

Nicolae C. Dinu

*Comandantul
de
cursă lungă*

Nicolae C. Dinu
Comandantul de cursă lungă

Dedic această carte tuturor navigatorilor care au lucrat pe navele sub pavilion românesc și și-au petrecut aproape trei sferturi din viață pe mările și oceanele lumii, departe de casă, de țară și de cei dragi. Ei au dus peste hotare faima flotei românești, mândria țării, care a purtat permanent la bastonul din pupa tricolorul nostru românesc.

Totodată, mă înclin cu pioșenie pentru cei care și-au pierdut viața în naufragii, urmare a abordajelor, incendiilor sau care au plătit tribut mării neiertătoare când aceasta se

monta în furtuni năprasnice.

Autorul

Revenirea mea după mulți ani de absență în familia foștilor colegi din Școala Medie Tehnică de Marină Constanța, mi-a oferit prilej lui să discut pe îndelete cu mai mulți dintre ei. Astfel am putut să aflu de la foștii comandanți de nave, cât și de la șefii mecanici, toți absolvenți ai sus numitei școli, cum și-au trăit viața la bordul navelor sub pavilion românesc cu care au străbătut mările și oceanele lumii timp de peste patruzeci de ani.

Când am reușit să-mi fac o părere despre toate acestea, m-am gândit să scriu o carte despre viața lor și despre frumusețea acestei profesii, dar să evidențiez unele date și fapte concrete în legătură cu munca permanentă pe care membrii echipajului unei nave o desfășoară la bordul acesteia.

N-am ocolit nici riscurile pe care le suportă navigatorii în timpul furtunilor năpanice pe mare, ca și depărtarea de țară și de familiilelor.

Ideea scrierii prezentei cărți s-a cristalizat după ce am văzut lucrarea întocmită de Comandantul de cursa lungă Dumitru Cristea, care a reușit să identifice și să adune la un loc date despre navele care au navigat sub pavilion românesc și s-au scufundat, împreună cu echipajele lor, în diferite mări în perioada 1889 - 2005.

Din lucrare rezultă că flota comercială maritimă a României, înainte de cel de al doilea război mondial, era formată din nave cumpărate de la firme de profil din

Germania și Marea Britanie, dar dintre acestea 18 nave mari au pierit pe fundul mării, cu pasagerii lor, în urma bombardamentelor în război.

Abia după anul 1960 șantierele noastre navale, din Constanța, Galați, Tulcea și Turnu Severin, au reușit să construiască nave de mare tonaj, atât pentru flota maritimă comercială, cât și pentru flota de pescuit, în total

363 nave.

Cu permisiunea domnului Dumitru Cristea, voi prezenta și eu spre amintire veșnică câteva dintre navele mai importante care s-au scufundat în mare după anii 1970, împreună cu echipajele lor:

— Tancul petrolier „Independența” capacitatea de 165.000 t.d.w. la 25 noiembrie 1979 în timp ce întorcea în țară încărcat cu țiței, ajuns în strâmtoarea Bosfor a fost lovit de cargoul grecesc Evriali de 7.000 t încărcat cu laminate. Nava a luat foc, iar explozia puternică a făcut să piară 43 membrii ai echipajului, fiind salvați numai trei. Nava a ars aproape trei luni în strâmtoare, fiind complet distrusă;

— Tancul petrolier „Unirea”, tot de 165.000 T.D.W., soră cu Independența, a plecat din portul Constanța spre Bosfor, fără încărcătura, iar când a ajuns în dreptul punct Caliacra-Rep. Bulgaria, - sub bordaj s-a produs o explozie puternică la centru, care i-a îndoit chila spre interior și s-a scufundat. Echipajul s-a salvat, dar a murit de atac de cord o ospătară în timpul operațiunii de salvare;

— Tancul petrolier „Ploiești”, de 18.000 T.D.W. În timp ce naviga prin strâmtoarea Messina în vestul Italiei, fără încărcătura la bord, a fost lovit de o altă navă, care l-a scufundat. Din naufragiu au rezultat trei morți și unsprezece răniți;

— Cargoul „Turnu Severin” în timp ce se întorcea din Grecia cu cărămidă refractară, când a ajuns în apropierea punctului sanitar din strâmtoarea Dardanele, a fost lovită în babord de o altă navă iugoslavă, care a scufundat-o pe loc. Cincisprezece membrii ai echipajului au murit, iar patru au fost salvați;

— Cargoul „Dâmbovița” se întorcea din Rotterdam încărcat cu laminate, iar în canalul Mânecii a fost surprins de o furtună puternică, cu vânt de forța 10 pe scara Beaufort și la 09. XII.1973 s-a scufundat. Două nave au

venit în ajutor și echipajul a fost salvat;

— Cargoul „Făgăraș” prins de furtună în Marea Mediterană, la 12 aprilie 2005, la distanța de 60 de mile marine de portul Alger, unde a fost scufundat. Și-au pierdut viața trei membrii ai echipajului;

— Cargoul „Iași” se întorcea din portul Rouen - Franța, cu marfă pentru portul Ancona - Italia, iar când a ajuns în dreptul (portului) capului Gallfolli s-a produs un incendiu, care a fost stins, marfa a fost descărcată în portul Ancona, apoi remorcherul românesc „Farul” l-a luat la remorcă să-l aducă în țară, dar au fost surprinși de furtună și cargoul s-a desprins de remorcher și a eșuat pe un dig din Bari. În incendiu au pierit doisprezece membri ai echipajului;

— Cargoul „Olănești” transporta cherestea pentru Iran, iar când a ajuns în ancoră pe fluviul Shat - El - Arab, unde urma să fie predată marfa, la douăzeci oct. 1980 nava a fost lovită de un obuz în compartimentul mașinii și a fost scufundată pe loc. Între Iran și Irak era în desfășurare războiul. Nu au fost victime deoarece echipajul trecuse fluviul înot și se adăpostise;

— Cargoul „Scăieni” a plecat din țară încărcat cu azotat de amoniu, iar în noaptea de 7/8 decembrie 1991 între punctele Matapan și Passero a fost surprins de o furtună puternică, cu vânt de forța 10 - 12 pe scara Beaufort. Li s-au oprit motoarele principal și auxiliar care producea curentul electric, nava a intrat în „BLACK-OUT” (întuneric total). Motoarele nu au mai putut fi pornite și, rămânând în voia valurilor, nava sa scufundat. Au fost salvați 17 membri ai echipajului, însă 12 au fost morți (cinci de la punte și șapte de la mașină, printre care și șeful mecanic Dumitru Caracostea, colegul nostru de la SMTM, care avea 53 ani);

— Cargoul „Fălticeni” care la 05 martie 1994 naviga în Marea Egee și când a ajuns în S-V insulei Skyros, a fost

surprins de furtună și scufundat. Patru oameni din echipaj au murit, ceilalți fiind salvați;

— Cargoul „Felix”, surprins de furtună la 14.06.1996 în apropierea țărmului Somaliei, motorul principal s-a oprit, iar nava a rămas la voia valurilor, ajungând să se pună pe uscat pe capul digului de la Mogadiscio. Echipajul a fost salvat în totalitate;

— Cargoul „Călărași” în septembrie 1997 naviga în sudul Africii de Sud și a fost surprins de o furtună puternică. Datorită ruliului și tangajului neîntrerupt, motorul principal s-a oprit, nava a rămas în derivă, iar valurile înalte au măturat coverta, rupând trombele de aerisire de la magazii și de la tancul de combustibil, apa a intrat peste tot și a scufundat-o. Au fost trei membri ai echipajului dispăruți, iar ceilalți salvați;

— Cargoul „Ardeal”, după ce a executat transporturi de mărfuri și persoane pe mări și oceane, precum și după ce a participat la al doilea Război Mondial, scăpând de bombardamente, în 1945 este luat de Uniunea Sovietică, apoi este retrocedat împreună cu alte nave: Fr. Engels, Dimitrov, Berezina și Plehanov.

Astfel că, după 30 de ani de servicii pe mare, cargoul „Ardeal” este adus în portul Constanța în 1962 și ancorat în apropierea farului de intrase în radă-in zona fostei dane O (zero), urmând a fi casat. O furtună l-a balansat tare, încât s-a lovit de baza farului și s-a scufundat. A fost scos și tăiat la fier vechi;

— Cargoul „SADU” având capacitatea de 4800 T.D.W. se află surprins de furtună în portul Constanța și aruncat peste digul de larg, unde s-a scufundat împreună cu 14 membrii ai echipajului, împreună cu comandantul lor, Sergiu Grigorescu, aceștia din urmă fiind aruncați de valurile înalte peste stabilopozii digului de care s-au lovit puternic și au murit pe loc, unii înecați.

Navigatorii cu care am discutat consideră o crimă din

partea Comandantului Unic al portului de atunci, contra Amiralul Angelescu, care nu a permis echipajului să se salveze și a avut acel sfârșit nefast.

*

Având în vedere cele mai sus, hotărârea mea era deja luată, dar când am început să-i creionez scheletul, m-a cuprins emoția, deoarece nu prea știam de unde să încep prezentarea pe viu a acestei nobile profesii. Datele pe care le aflasem de la comandanții de nave, deși reale, erau dispartate și chiar insuficiente pentru ceea ce îmi propusesem eu să prezint și anume: viața de fiecare zi desfășurată la bord de către membrii unui echipaj în diferite voiaje pe mările și oceanele lumii, de la plecarea din Constanța și până la revenirea lor în port.

Norocul mi-a surâs când am aflat că unul dintre comandanții de cursă lungă ținuse o evidență a câteva voiaje, destul de schematic, dar cu suficiente informații despre activitatea la bordul navelor cu care a navigat în funcția de Comandant de Cursă Lungă.

Este un fel de jurnal de bord personal, pe scheletul căruia eu am întocmit întreaga lucrare.

Menționez că nu mi-am propus să scriu un istoric al navigației-probabil au făcut-o alții cu posibilități ample de documentare-am vrut doar să prezint unele date și fapte din viața adevărată a unui echipaj de pe navele românești, înainte de 1989 și după, socotind că ceea ce voi prezenta seamănă peste tot, poate cu unele mici deosebiri.

Știu că nu voi putea cuprinde totul din cei peste 40 de ani petrecuți pe mare de navigatorii noștri, foști și actuali colegi, dar mă voi strădui să surprind cele mai semnificative aspecte din viața pe navă, cu bune și mai puțin bune, ale acestor slujitori ai profesiei de credință.

Sunt conștient de faptul că ei au dus peste hotare fala flotei românești, asumându-și riscurile profesiei, dar hotărâți să înfrunte vitregiile mării, fiind mereu departe de

țară și de cei dragi.

Desigur, profesia de navigator este frumoasă, nobilă și temerară pentru care ceilalți cetățeni o privesc cu jind. Aceasta deoarece ei îi văd pe marinari doar când coboară de pe nave, curați și îmbrăcați în uniforma lor îngrijită și elegantă. Ei nu știu că navigatorii muncesc permanent pe nava lor, care, de la plecarea din port și până se întorc acasă de pe mare, ea constituie casa lor pe care trebuie s-o repare, s-o curețe și s-o întrețină conform regulamentului de bord, așa cum veți avea prilejul să aflați din prezenta lucrare.

Viața la bordul navei este grea, cere multă muncă și, mai ales, multă pricepere și disciplină, pentru a o menține în stare permanentă de funcționare și astei să poată ieși cu bine din furtunile pe care le întâmpină pe mare. Procedând astfel, ei devin apărătorii propriei lor vieți. De aceea mulți dintre ei au mâinile bătătorite de muncă, fie de la rașchetat și vopsit, fie de la lucrul la motor. Închipuți-vă cum arată echipa de la compartimentul mașină, după ce a demontat un piston la motorul principal, după ce a făcut decarbonizarea chiulasei sau a reparat caldarina, căreia i s-au spart țevile; ca niște coșari, dar zâmbesc cu dinții lor albi și fața înnegrită de funingine, că au reușit să repare defecțiunea, iar nava lor a pus de drum în marș, spre portul stabilit.

Din discuțiile avute cu cei menționați mai sus, a rezultat că înainte de Revoluția din 1989 echipajul de pe o navă forma o adevărată familie. Unii dintre comandanții de nave mi-au povestit că în perioada de stagiatură de după absolvirea SMTM au fost primiți la nave de colegii lor mai vârstnici cu mare grijă pentru a-i ajuta să-și desăvârșească meseria și să se integreze în familia „de la bord”. Înainte de 1989 la bordul navei toți formam o familie, deși exista o ierarhie bine definită a funcțiilor. Cei cu vechime ne însoțeau în orașele – porturi și ne învățau cum să cheltuim cu folos banii pe care îi primeam în străinătate. Fiecare

navă avea o sumă de bani în casa de la bord, pentru a rezolva problemele care se iveau în voiaje.

După absolvirea SMTM, noi am făcută stagiatură aproape trei ani de zile, trecând prin toate funcțiile de execuție de la bord: marinar, timonier, vopsitor, lemnar, etc.

Abia după aceea am susținut examenele de ofițer III, ofițer II, căpitan secund, apoi comandant de cursă lungă.

Referitor la faptul că toți formam o familie la bordul navei, de câte ori neîntorceam din voiaj cu marfa pentru porturile Galați.

Brăila, Tulcea, chemam soțiile în acele porturi și, cât timp dura descărcarea mărfurilor, ne distram împreună la restaurante, la baruri, teatre, stând cu noi la bord, apoi ne întorceam tot cu ele la bord până în portul Constanța.

Dacă se întâmpla să fim surprinși de furtună pe mare, unor doamne le venea rău de mare și declarau că nu vor mai urca niciodată la bordul navei, dar nici pe soții lor nu-i vor mai lăsa să plece în voiaj pe mare!

În legătură cu disciplina, ordinea pe navă și chiar cu noțiunea de „familie” pe navă, părerea este diferită după 1990, în sensul că angajarea unor persoane se face în raport de legătură de rudenie sau relații, unii membri din echipaj nu-i mai respectă pe comandanții de nave, făcând trimitere la democrație, dar nu cea adevărată, ci o democrație prost înțeleasă.

De aceea există situații în care unii beau până se îmbată, refuză să muncească la bord, pleacă în oraș fără aprobarea comandantului navei, etc.

Asemenea comportări necorespunzătoare, ca și actele de indisciplină spun multe în legătură cu avariile repetate, care necesită remedieri stând cu nava în derivă pe mare, pe vreme rea, ori pe furtună, care poate duce la evenimente neplăcute sau dezastre.

Sunt tot mai dese cazurile când autoritățile portuare

din diferite țări șicanează echipajele noastre, amenințându-le tot mai des cu reținerea (arestarea) navei pentru diferite motive inventate umilindu-i pe comandanți.

De asemenea, după 1990, de când navele românești au fost luate în cesiune sau proprietate de diferite firme private, patronii lor întârzie plata indemnizațiilor de străinătate, a alimentelor, combustibilor și materialelor de întreținere a navelor, iar echipajele rabdă de foame uneori, fiind nevoite să pescuiască pentru a se hrăni. Nici agenții protectori din porturile străine nu se mai ocupă corespunzător de navele românești acționând pentru autoritățile din porturile respective și împotriva echipajelor noastre.

Dorind să mă edific asupra dispariției flotei comerciale maritime românești, am discutat atât cu colegii mei navigatori, cât și cu alte persoane care au avut cunoștință de problema în discuție, dar situația este, încă, neclară.

— Unde este faimoasa noastră flotă maritimă de petroliere, mineraliere, cargouri, nave piscicole de capacitate mare de prelucrare și transport, care constituia, cu ani în urmă, mândria României? i-am întrebat eu.

Oftând din greu, unul mi-a răspuns:

— Întrebarea ta este retorică. Uite-te în port și te vei convinge că este gol! S-au dus, pe nimic 360 de nave.

— Majoritatea lor navigă și azi pe mări și oceane sub diferite pavilioane din lume, mi-a răspuns altul. Cele mai multe sunt înregistrate în Norvegia, Grecia și în America de Sud. Caută-le pe internet și le vei găsi!

Îi privesc cu durere în timp ce în memorie îmi apare tabloul cu Marin Belea care, în 1992 privea de la etajul I al Gării Maritime din portul Constanța cum erau aruncate, de la etaj, dosarele navelor în caroseria unui autocamion pentru a fi transportate la Ministerul Transporturilor din București.

Marin avea ochii înecați în lacrimi, știind probabil ce se va întâmpla cu ele. El le ținuse la zi cu toate mențiunile necesare, reprezentând istoricul fiecărei nave de la naștere, botezul oficial cu sticla de șampanie lovită de bordaj, apoi toate reviziile și reparațiile până la zi și toate mențiunile necesare. Tot el le numerotase filele, le înregistrase și le arhivase.

Peste un timp o parte dintre dosare au fost aduse înapoi, dar altele nu s-au mai întors niciodată.

Mi-am amintit că în urmă cu doi ani de zile, domnul Președinte Traian Băsescu, fostul Comandant de petrolier și-a manifestat, la televizor, dorința de a conduce personal tancul petrolier „Biruința” în cimitirul de nave de unde urmează să fie tăiat la fier vechi.

Mare mi-a fost surpriza când am văzut petrolierul respectiv, în după amiaza zilei de 01 martie 2011, prezentat, tot la televizor, modernizat, navigând sub pavilion străin pe ocean.

Odată mă aflasem într-un club al pensionarilor din orașul Constanța și am avut o discuție cu un bătrânel care lucrase toată viața în Șantierul Naval Constanța. Acesta mi-a spus:

„Domnule, eu am lucrat în Șantierul naval Constanța de la înființarea lui și am participat la construcția tuturor navelor făurite aici, până când am fost pensionat. Mă doare inima când văd portul gol, nu mai avem nicio navă. Unul dintre fiii mei a urmat Institutul de Marină și a lucrat 14 ani pe nave românești, dar în prezent stă acasă, fiind șomer. Mi-a spus că ar vrea să plece pe navele grecești, dar l-am sfătuit să mai aștepte, poate se mai schimbă ceva, dar nici eu nu mai sper nimic bun!”

Nu i-am răspuns pentru că, pe moment, nu mi-a venit în minte nicio idee consolatoare. Ce se mai poate schimba?

*

Munca navigatorilor a adus importante beneficii

economiei naționale românești, dar funcționarii care le-au întocmit actele de pensionare n-au luat în calcul pericolele la care ei au fost expuși permanent pe mare, greutatea întâmpinate, frustrările determinate de depărtarea de țară și de familie, valoarea efectivă a activităților întreprinse pe nave.

Dacă înainte de pensionare au fost plătiți prost, când au fost pensionați, au fost încadrați în grupa III-a de muncă, la fel cu muncitorii care îngrijesc parcurile sau care mătură străzile. Ca urmare, majoritatea lor au primit pensii cu care abia se descurcă. Frumoasă și nobilă profesie, dar care a fost neglijată apoi distrusă de către cei obligați s-o susțină și s-o dezvolte.

PE MĂRI ȘI OCEANE, PRIN PORTURILE LUMII

În loc de introducere.

Pentru plecarea într-un voiaj pe mare pregătirea se face tematic, vizând mai multe activități:

- Verificarea încărcăturii navei, care să asigure stabilitatea acesteia în staționare și în mers, precum și modul în care au fost amaratate mărfurile și obiectele de pe covertă. Verificarea actelor care însoțesc marfa ce urmează a fi transportată;

- Aprovizionarea navei cu carburanți, lubrifianți, piese de schimb și materiale de întreținere, de care se ocupă intendentul navei;

- Rolul de echipaj sau lista cu membrii echipajului în conformitate cu schema navei, pe posturile stabilite atât la punte cât și la mașini, precum și personalul cu alte atribuții la bord: medic, bucătar, ospătar etc;

- Obținerea certificatului de plecare în voiaj de la Registrul Naval Român;

- Obținerea celorlalte certificate de siguranță a aparaturii de la bord (radio, girobusolă, girocompas, goniometru) și a certificatului pentru marfa transportată;

- Aprovizionarea navei cu apă potabilă și alimentele

necesare, antidot (lapte) etc.

Magazia cu alimente (cambuza) o are în primire ofițerul III punte care, la sosirea în țară a navei va face scontarea (justificarea tuturor cheltuielilor) în care scop va prezenta situația contabilă pe care o depune la biroul de decontărire.

Tot ofițerul III se ocupă și de actele navei înainte de plecarea în voiaj, inclusiv de listele de echipaj.

Când Comandantul navei constată că totul este în regulă pentru plecare, anunță echipa de control portuar, care va urca la bord și va face verificarea echipajului și a navei. Echipa respectivă de obicei este formată din: ofițeri de grăniceri (și secutitatea portuară), vameși, un reprezentant al Căpităniei portului. Înainte era și o grupă de soldați, care scotoceau toată nava pentru a depista eventualii transfugi care s-ar fi ascuns pe navă.

În ceea ce privește dotarea navelor noastre cu aparatură tehnică de orientare, se poate spune că în ultimii ani și navele românești fuseseră dotate cu aparate de orientare prin satelit, care a făcut ca navigația pe mări și oceane să fie mult mai sigură.

Având la bord acest instrument modern, apeși pe câteva butoane și pe ecranul lui obții coordonatele de drum și ale punctului în care se află nava (de stație), cu mare precizie. Aparatul prezintă un mare avantaj pentru navigatori pe mări și oceane, deoarece azi, datorită poluării apelor și atmosferei, orizontul apare neclar - chiar și în mijlocul oceanelor-fiind marcat de o centură de fum înaltă de câțiva metri.

În această situație, dacă s-ar face calculele pentru determinarea coordonatelor pe sistemul manual, acea centură de fum de la orizont ar da erori.

Înainte orientarea navelor noastre se făcea cu mijloace clasice cunoscute: cu ajutorul poziției stelelor, a soarelui, iar mai târziu cu compasul magnetic instalat pe

puntea etalon unde ofițerul de cart urca și lua revelmentul magnetic, pe care îl transforma în revelment adevărat, apoi îl înseria pe harta de drum Despre noile dotări tehnice pe nave se pot spune multe, dar voi mai aminti doar radarul și pilotul antomat, care reprezintă un mare avantaj pentru conducerea navelor pe mare.

I

Din portul Constanța la Puerte Ordaz

La începutul lunii august 1987 mă aflu cu nava „Bârlad” în Șantierul Naval Constanța pentru reparații. Aveam o bogată listă de lucrări care nu sufereau amânare, iar eu insistam ca membrii echipajului să vegheze ca toate să fie executate de calitate:

- Lucrări de sudură la plafoanele cabinelor marinarilor și de la careul acestora, care trebuia înlocuit complet;

- Repararea capacelor magaziiilor, care se deschideau foarte greu și, de fiecare dată, erau avariate valvele și clapeții, care facilitau pătrunderea apei în magazii pe timp de ploi sau furtuni, deprecind marfa transportată;

- Repararea valvelor de la tancul nr. 12 din tribord pe unde pătrundea apa de mare ce putea inunda și alte încăperi din navă;

- Repararea pompei de compresie a cilindrilor motorului principal – o lucrare pretențioasă care trebuia executată de U.R.N.U.T., o unitate specializată în astfel de lucrări;

- Repararea și etanșarea gurilor de ruj are din tancul superior nr. 3;

- Calibrarea aftearpeak-ului (cumpărt. prova);

- Repararea trapei de gunoi din pupa navei și a valvei de manevrare a acesteia;

- Înlocuirea sârmelor de la bărcile de salvare existente la bord, care se execută numai în atelierele

dotate cu utilajele corespunzătoare și de către echipe specializate;

— Fixarea la posturile lor a plutelor de salvare;

Lista lucrărilor care trebuiau executate la navă era destul de lungă și necesita timp, dar la data de 27 august 1987 conducerea Companiei NAVROM a hotărât că trebuie să plecăm în voiaj, fiind vorba de o urgență și trebuie să ajungem în portul Ordaz, pe coasta estică a Venezuelei. Am raportat că unele lucrări importante nu au fost executate, iar în atare situație nava nu poate pleca, dar mi s-a spus să le execut pe drum împreună cu echipajul, cu mijloacele bordului.

Eram foarte îngrijorat și mă hotărâsem să refuz plecarea în voiaj, dar gândindu-mă la consecințele ce puteau urma am tăcut. Echipajul a observat toate acestea, dar n-a protestat, deși era destul de conștient de cele ce ne puteau aștepta pe mare cu asemenea defecțiuni și departe de țară.

Între timp a fost reparată și montată pompa de incendiu, apoi s-au finalizat lucrările de sudură la peretele despărțitor dintre tancurile 6 și 7, iar pe 28 august la ora 1630 am primit de la Registrul Naval Român (R.N.R.) certificatul navei.

Am trimis la Căpitănia Portului pe ofițerul III punte pentru a ridica lista echipajului și certificatul de naționalitate al navei, iar la ora 18: 00 am anunțat Autoritatea Portuară că suntem gata pentru control; aceasta a sosit la bord abia la orele 21: 45 și a întârziat cu controlul până după miezul nopții. Deși cerusem pilot la bord, acesta a sosit abia la ora patru dimineața fără să se grăbească, dar a reușit să ne scoată în rada exterioară a portului într-o oră, după care a coborât de pe navă într-o salupă și s-a întors în port.

De aici noi ar fi trebuit să punem de drum spre Bosfor, dar ne-am oprit, am ancorat și ne-am ocupat să

reparăm pompa de compresie a cilindrilor motorului principal, care nu fusese reparată în șantier și nu se putea merge fără ea.

Întrucât majoritatea lucrărilor menționate mai sus nu fuseseră executate, am început noi să facem improvizații, astupând găurile din tancuri și magazii cu plase sârmă peste care am turnat ciment, iar în alte găuri mai mici am bătut dopuri de lemn. Abia pe 30 august am plecat din ancoră.

Echipajul a curățat și a spălat coverta și scările pentru pilot, astfel că la Bosfor pilotul a urcat la bord în ordine și curățenie.

Intrați în strâmtoarea Bosfor am primit radiograma de la Navrom să ne grăbim spre Ordaz, la care am răspuns că este destul de dificil să navigăm cu găurile pe care le aveam în tancurile de pe navă, în legătură cu care eu, personal, sunt îngrijorat.

Am avizat agentul nostru de protecție din Istanbul, căruia i-am solicitat să-mi aducă șase hărți, inclusiv cea din zona portului Ordaz, dar el mi-a adus alte două, menționând că nu a găsit nimic cu Ordaz. La ora 1130 am trecut prin strâmtoarea Bosfor, iar când am ajuns la Serai am ancorat pentru a face o verificare la elice, dacă nu cumva are pale îndoite sau bucăți de parâme înfășurate pe butucul ei, deoarece șeful mecanic îmi spunea că motorul trage din greu. Cel care a coborât sub navă, a constatat că totul este în regulă cu elicea, iar faptul că motorul trage din greu are altă cauză.

Am ridicat ancora și am pornit spre strâmtoarea Dardanele, iar la ora 22.00 am ieșit în Marea Egee. Șeful mecanic a batastat tancurile superioare din borduri, apoi pe cele inferioare, mai puțin tancurile 3 și 7, ale căror antoclave erau defecte.

A doua zi același șef mecanic mă anunță că motorul principal găfâie, trage din greu și se supra-încălzește,

pentru care trebuie oprit, verificând și remediată defecțiunea. Am rămas în derivă până s-a remediat totul, iar șeful mecanic mi-a comunicat cauza: pe instalația mototrului rămăsese păcură, care a fost nevoie să fie eliminată.

Motorul a fost pornit și ne-am continuat drumul, dar după o vreme iar s-a defectat ceva la motor și am fost nevoiți să ne oprim, dar n-am mai rămas în derivă, ci am pus prova pe direcția insulei Boscada, în apropierea căreia am ancorat în vederea remedierii defecțiunii tehnice.

Întotdeauna când nava se află în derivă, ești obligat să ridici la catarg trei baloane de culoare neagră pe timp de zi și trei lumini de culoare roșie noaptea, ceea ce înseamnă că nava este în avarie.

În timp ce în compartimentul mașinii se lucra la remedierea defecțiunilor la mototrul principal, echipa de punte a desfăcut rolele de la capacele magaziiilor pentru a le etanșa în cazul că pe drum vom fi surprinși de vreo furtună.

Remedierile la motor s-au terminat abia pe la ora 15.00 a doua zi, dar am ridicat ancora și am continuat drumul cu o singură pompă de pistoane, a doua fiind tot defectă; defectă a fost și pompa de răcire a motorului cu apă de mare, iar la această operațiune s-a folosit în locul ei pompa de balastare.

Când am ajuns în apropiere de insula St. Georgio era ora 06.00 dimineța. Șeful mecanic a venit și m-a anunțat că niciun generator diesel (D.G.) nu mai funcționează și va trebui să oprim din nou. Am ancorat la distanță mică de insula St. Giorgio, dar cu multă greutate, apa fiind adâncă, între 80 - 100 metri. Pentru că ancora să se prindă în solul marin, am folosit opt chei de lanț.

Aflați în ancoră pe lângă noi au trecut navele românești Bechet și Baia de Arieș; primul mergea la Almeira, iar al doilea tot la Puerto Ordaz. Nu s-au oprit,

dar am discutat puțin cu ei.

Reparațiile noastre s-au prelungit până a doua zi la ore 13.00 când am reușit să reluăm deplasarea.

În apropierea insulei Hidra șeful mecanic m-a anunțat că s-a defectat iar pompa de pistoane și oprirea este iminentă. Am ancorat la distanța de o milă marină (1 MM = 1852 m) de insulă și l-am întrebat:

— Cât timp îți trebuie pentru remediere?

— Sunt necesare vreo 12 ore, cel puțin – a răspuns el. Am plecat cu toate defecte, vraște, a răbufnit el supărat. Mai mult reparăm decât mergem.

Reparația a durat peste douăzeci de ore pentru că la demontare au fost găsite și alte defecțiuni.

Între timp echipa de punte a început să scoată din magazii cărbunele din transportul anterior, pe care l-a depozitat pe puntea-covertă. Doream să-l cubăm pentru a constata cât de mult a fost.

Am ridicat ancora și ne-am continuat drumul. De la Compania NAVROM mi-a fost transmisă o radiogramă prin care mi se cerea pontajul pentru membrii echipajului.

Privind înapoi spre insula Hidra, văd numai piatra pe toată partea ei de Sud-Est, iar mai departe câteva case răzlețe, înconjurate de puțină verdeață.

Aprorape la fel era și insula St. Giorgio.

Pe 03 septembrie 1987 au vorbit la radiotelefon cu Comandantul navei Borcea, căruia i-am spus că merg la Puerto Ordaz, iar acesta m-a atenționat expres: „Nici să nu încerci să mergi acolo fără hartă pentru că pe fluviu nimeni nu te bagă, trebuie să te descurci singur. Trebuie să mergi 25 M.M. prin niște locuri străine, necunoscute, deși balizate, dar foarte periculoase, fără pilot; acolo este foarte greu să navigi fără să ai o hartă recentă a locului”.

A doua zi șeful mecanic a venit la mine și mi-a cerut să vorbesc cu Compania:

— Cere aprobare de la Companie să intrăm într-un

port pentru a remedia defecțiunile de la compartimentul mașini, deoarece nu mai pot face față cu mijloacele existente la bord!

— Voi încerca! l-am asigurat eu.

Am dat radiogramă, dar după multe explicații, directorul Croitoru de la Companie a aprobat să intrăm în portul Pireu, unde am ancorat a doua zi. De la Agenția din Pireu au venit domnii: Zupas, Caraiani și Nedelcu de la P.S.U.N., care au stabilit ce reparații sunt necesare, a doua zi urma să intrăm în șantier, dar să fie demontate și puse pe covertă cele două pompe. Ing. Nedelcu ne-a asigurat că va cere aprobarea de la Companie pentru a fi reparat și un motor auxiliar, iar dacă va fi nevoie, să depunem protest de mare.

Astfel că la data de 06 septembrie a sosit la bordul navei noastre dl. Zupas cu echipa sa și a luat pompele defecte pentru a le repara.

Peste puțin timp a sosit un agent vamal care a luat carnetele de marinar, urmând să mi le aducă a doua zi de dimineață împreună cu P.A.S.-urile necesare să putem pleca în oraș. Acesta și-a notat faptul că certificatul de siguranță radio este expirat.

Echipajul navei își continuă lucrul la bord conform programului stabilit: Șeful mecanic a reușit să deschidă valvulele, după care a balastat și a redresat echilibrul navei (a îndreptat-o).

Mai târziu a sosit o barjă care ne-a adus apă potabilă, apoi în dimineața următoare a revenit domnul Zupas cu echipa lui, care a demontat turbosuflanta pe care au luat-o la atelier s-o repare.

De la companie am vorbit cu tovarășul Moroianu, care m-a atenționat să pregătesc nava, pentru că urmează să avem un control de la MARPOL (Poliția Maritimă pentru Poluare).

În dimineața următoare lângă nava noastră a acostat

o șalupă care a luat la bord prima serie dintre colegii noștri, care vor pleca în oraș. I-am dat Căpitanului „Protestul de mare „cu incidentele tehnice de pe drum pentru a merge cu el la Ambasada României să-l legalizeze (autentifice).

A doua zi am plecat și eu în oraș, împreună cu șeful mecanic, prilej cu care am trecut pe la Căpitănia portului pentru a rezolva problema certificatului P P.M. Acolo mi s-a făcut observație: „De ce ați plecat din Constanța fără acest certificat? Dacă conducerea Companiei este inconștientă, voi nu v-ați gândit ce ați putea păți prin porturi străine? Ați putea fi arestați și nu vă poate salva nimeni. Vă avertizez că asta va fi ultima dată când mai dăm drumul unei nave românești să plece din Pireu”.

De la Căpitănie am mers la Ambasadă și am luat „protestul de mare” autentificat, apoi am mers la un cinematograf unde am vizionat un film după care ne-am oprit la un restaurant și am servit o bere.

Întorși la bordul navei, am aflat că au fost aduse pompele, care au început a fi montate și apoi să li se facă probele de funcționare.

Peste o jumătate de oră a venit la mine șeful mecanic, care s-a plâns că ofițerul mecanic Marin Didi și mototristul Albu Ionel sunt beți în cabină și nu pot fi folosiți la lucru. Am dispus să le fie luate declarații în legătura cu faptele lor și să mi le aducă însoțite de raportul său.

În portul Pireu se află și nava românească „OLT”, avându-l Comandant pe dl. Borș, om cu experiență. Aflând că trebuie să ajungem în ORINOCO, mi-a dat un set complet de bălți ale zonei și mi-a explicat în ce fel se desfășoară navigația pe fluviu până să ajungi în portul Ordaz. „Vezi că piloții locali sunt slabi pregătiți și trebuie să te bizui pe manevrele corecte pentru siguranța navei!”

În jurul orei 12.00 am sosit la bordul navei noastre

inginerii din șantier pentru a face probele pompelor ce fuseseră reparate de ei, care au constatat că acestea nu etanșează corespunzător, din care cauză pierd apa. Au fost necesare noi ajustări, care ne-au întârziat până la orele 1830.

Între timp a sosit la bord și agentul nostru, care ne-a adus certificatul de siguranță radio, care fusese prelungit până în luna iulie 1988.

După terminarea reparațiilor pentru care intraserăm în portul Pireu, ne-au fost semnate actele și ne-am pregătit de plecare, însă din port am plecat abia în ziua următoare la ora 05.00 dimineța, când am ajuns în mare și am pus de drum spre Ordaz.

La câteva minute, am transmis tuturor autorităților interesate cele necesare, inclusiv la litigii maritime, P.S.R.N. și la Energie pentru a ne aproba motorina pentru motor.

Marea continua să fie liniștită și mergeam cu o viteză normală. De toate acestea a profitat și echipajul care a lucrat cu spor de dimineță și până seara, reușind să scoată tot cărbunele care rămăsese în magazii și depozitat pe covertă.

Magaziile au fost măturate, spălate, apoi pe payol (ultima punte deasupra santinei) au fost șezați saci uscați, în vederea primirii altei mărfi.

Toate aceste operațiuni au fost conduse de căpitanul secund al navei.

Spre seară am trecut de capul Matapan, iar în noaptea care a urmat am trecut și de cap Passero din insula Sicilia. A doua zi s-a continuat curățenia generală pe navă, iar după masa de seară echipajul liber a vizionat la televizor un film italian.

Pe data de 14 septembrie trecusem de cap BON. Era în zori și mecanicul șef m-a anunțat că în ultimele două zile s-au consumat 27 tone de apă și n-a reușit, încă, să

depisteze pe unde se pierde atâta apă. Continuându-se verificările, cauza a fost găsită: tancul forepeak era găurit, iar apa din el se prelingea pe pereți direct în magaziile pentru marfa, iar de acolo în santină.

Am hotărât împreună ca să fie scoasă apa din santină, dar șeful mecanic mă anunță că pompa de santină nu funcționează momentan, motiv pentru care a fost demontată pentru a fi reparată.

Pierderea apei a constituit motivul să fie verificate toate magaziile, iar în cele unde s-au găsit găuri, s-au astupat cu dopuri de lemn.

După ce a fost scoasă apa, au fost verificate toate sorburile, apoi pe podeaua magaziiilor au fost așternuți saci.

Cu prilej lui deschiderii magaziiilor în vederea verificării dacă a pătruns apa în ele, la manevrarea capacelor acestora s-au spart niște țevi de la distribuitor, a curs puțin ulei, dar toate au fost remediate.

Menționez că atunci când mi-am început eu profesia de navigator, magaziile de mărfuri de pe nave aveau capace din lemn, care se numeau bocapoți, și după încărcarea mărfii în magazii, peste acești bocapoți se așeza o prelată grea de 80 de kilograme, foarte grea pentru a fi manevrată de un singur om. Mai târziu s-au construit capace metalice după sistemul denumit „Mc. Gregor”, care sunt manevrate mecanic, dar s-au dovedit că prezintă și multe inconveniente.

După ce ne-am mai liniștit, am transmis o radiogramă în portul Pireu, prin care i-am anunțat pe inginerii Zoupas și Moroianu că pompele reparate de ei se comportă bine.

Pe 16 sept. La ora nouă ne aflăm tot pe Marea Mediterană, aproape de Alger. Deși vremea era frumoasă, o hulă de fund începuse să ne balanseze, iar pe suprafața apei a apărut evaporația (un abur lăptos) datorat căldurii.

Am încercat, de mai multe ori, să luăm legătura cu

Compania NAVROM, dar n-am reușit deoarece stația radio de coastă de la Cumpăna era defectă, dar a doua zi am fost căutați de Companie, care ne-a transmis să mergem la TUBARAO în Brazilia, pentru minereu.

Noi aveam o defecțiune la motor și am oprit în insulele Canare până când au fost schimbate două injectoare. Între timp echipa de punte a trecut peste bord 40 tone de cărbune care era depozitat pe covertă, iar eu am pescuit lufar, un pește ce se găsește din belșug la distanța de 2 M.M. de insulele Canare. Cu această ocazie am pierdut câteva cârlige și câțiva metri de meșină.

Când reparația a fost gata, am avut un alt ghinion, care ne-a ținut în derivă până a doua zi la ora 07.00 dimineța, deoarece când a fost pornit motorul principal, s-au spart furtunele de la răcitorul de ulei.

Am dat dispoziție nostromului să semnalizeze ca răspunzător avaria, ziua cu trei butoane negre dispuse pe verticală, iar noaptea cu trei lumini roșii, tot pe verticală. Seara am vizionat la T.V. film „Vânătoare neobișnuită”. După cele întâmplate cu câteva zile în urmă eram îngrijorat de cazurile de indisciplină. Șeful mecanic mi-a adus declarațiile celor doi subalterni ai săi și raportul, așa cum am stabilit, am adunat tot echipajul, am prelucrat cele două cazuri, iar pe vinovați i-am sancționat conform Regulamentului Serviciului la Bord (R.S.B.).

Dimineța motorul principal a fost pornit și am pus de drum spre Brazilia-Tubarao și am transmis avizări pentru cei interesați.

La 21 sept. șeful mecanic mi-a cerut să dau radiogramă la Companie pentru a ne aproba aprovizionarea cu ulei pentru motor.

A doua zi am intrat în apele teritoriale ale Braziliei, fapt anunțat și la Companie. În zonă este foarte cald, încât nu ne putem odihni în cabine, la + 30 °.

Șeful mecanic mă anunță că va pune în funcțiune

aparatul de aer condiționat, iar mâine va trebui să oprim și să stăm în derivă pentru a debalasta tancurile și să se repare pompa de incendiu, care s-a defectat.

Pe data de 23 septembrie la orele 05.00 dimineața am ajuns în zona Insulelor Capului Verde, pe care le-am traversat până în jurul orei 18, apoi ne-am angajat în traversarea Oceanului Atlantic, cu direcția Brazilia. Echipa de punte a spălat coverta, apoi am făcut exerciții de apărare antiaeriană și de prim ajutor în caz de răni și de arsuri.

Șeful mecanic a debalastat forepeak-ul (tancul din prova navei), au fost sudate găurile găsite, după care a fost scoasă apa și din magaziile ce fuseseră inundate. Seara echipajul liber a vizionat la T.V. filmul „Familia Barklay”.

Noaptea marea a devenit mai agitată și nu s-a potolit nici a doua zi, însă noi am continuat să deebalastăm și celelalte tancuri perechi, iar nava s-a ridicat mult deasupra nivelului apei, și fiind fără încărcătură, Joacă” pe valurile ridicate de hula de fund. Când nava este goală are o suprafață velică mare (de expunere la forța vântului), iar vântul o împinge în toate direcțiile; când este încărcată, corpul ei (coca) intrată în apă rezistă mai bine la ruliu și tangaj. Dar când este furtună mare, iar nava este încărcată la capacitatea ei, există și atunci temeri când vezi că prova dispare sub valul gigantic și întârzie să mai iasă la suprafață. Te întrebi cu emoție dacă va mai reveni, iar când apare respiri ușurat, cu toate că abia te mai poți menține vertical.

Marea s-a liniștit abia spre dimineață, iar echipajul a putut lucra cu spor pentru a pune nava în ordine. S-a lucrat până la 23.00 când am ajuns în rada exterioară a portului Tubarao, unde eram așteptați de pilotul care urma să ne introducă în port. Astfel că într-o oră s-au făcut toate manevrele și am acostat la cheu.

A doua zi, 01 oct. 1987, am primit la bord controlul

portuar, care după un control sumar, a plecat, luând și actele navei noastre. Odată cu ei a venit și agentul nostru, dar nu ne-a adus nicio veste.

Noi am deschis capacele magaziiilor pentru a se aerisi înainte de începerea operațiunilor de încărcare a minereului, dar în magazine am găsit apă, pe care am început să o scoatem încet, lucrând cu o singură pompă, celelalte fiind iar defecte și se tot repară.

În două zile au fost încărcate 49.000 tone de minereu de fier, reținând în tancuri numai 3.000 tone balast.

A doua zi pe la ora 09.00 dimineața am primit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului Tubarao, dar până la ora 24.00 nu am putut pleca pentru că nu se mai puteau închide capacele magaziiilor și, în plus, se spărsese și o țevă de presiune înaltă de la un distribuitor. Când remedierile erau spre sfârșit, șeful mecanic m-a anunțat că s-a ivit o nouă defecțiune la motor, așa că vom mai rămâne pe loc până la remedierea ei.

Aproape de ora 01.00 mototrul principal a fost pornit, am ridicat ancora și am pornit în traversadă spre Europa. Oceanul Atlantic ne-a întâmpinat cu un vânt de forță 7, care ridica valuri înalte, dar încă nu ajungeau pe covertă, astfel că au lăsat posibilitatea echipajului să închidă capacele magaziiilor cu mijloacele bordului și să le etanșeze.

La început vântul sufla din pupa navei și ne avantaja, dar mai târziu a crescut în intensitate și forța lui ridica valuri înalte care măturau coverta de la un capăt la celălalt, spălând capacele magaziiilor cu marfa în trecerea lor.

Azi este 04 oct. 1987, și mă simt obosit după atâta zburciune zilnic. Peste tot în lume, pe uscat, astăzi oamenii se odihnesc. Asta am dori să facem și noi, dar pe navă trebuie să executăm serviciul de cart și să rezolvăm toate problemele ce se pot ivi la bord.

Dacă de dimineță vântul mai scăzuse în intensitate, după prânz și-a schimbat direcția și a crescut în forță, suflă mai puternic și ridică valuri tot mai înalte care ne izbesc din toate părțile;

Hula de fund ne sâcăie tot mai mult, lovește sub burta navei cu bubuituri puternice și ne ține de o vreme în ruliu (balans în borduri) și tangaj (prova-pupa, sus-jos). Furtuna a durat toată noaptea, continuând și în zilele următoare. Apa a intrat în magazii, udând peste tot.

În zilele următoare vremea s-a ameliorat și am putut scoate apa din santină și din magazii, dar ni s-au stricat pomepele și am tot reparat la ele.

Abia după ce au fost reparate autoclavele, apa n-a mai pătruns în tancuri, dar asta ne-a obligat să ne oprim și să plutim în derivă câteva ore.

După ce au fost curățate sorburile din nou, s-a făcut curățenie peste tot.

În compartimentul mașinii se lucrează de zor la repararea pompei de răcire a motorului cu apă de mare dar ne-a prins noaptea tot în derivă.

Este cald în zonă și a fost pus în funcțiune aparatul de aer condiționat, care mi-a permis să citesc în cabina mea până când am terminat cartea „Omul care rade” scrisă de Victor Hugo.

Pe data de 11 octombrie am vorbit prin radio cu finul meu, Mihai Popovici, care este Comandant de nava „Balota”. Acesta mă anunța că vine din Damietta și merge spre Kamsar și ne putem întâlni în strâmtoarea Gibraltar.

Dar a doua zi ne-am oprit în derivă pentru că se spărsese, din nou, o țeavă de presiune la motorul principal, iar aceasta trebuia sudată.

Întâlnirea cu nava „Balota” s-a produs abia pe 18 oct. ora

12.00, deoarece noi am avut la bord alte evenimente care nu sufereau amânare, după cum voi menționa: unul

din membrii echipajului, Păușescu Nicolae a avut un abces dureros la o măsă pentru care am cerut aprobarea la Companie să fie coborât într-un port apropiat pentru o intervenție medicală.

La radiograma noastră ni s-a răspuns să contactăm pescadarele românești din zonă pentru a-l trata, dar acestea (ex. Pescadorul „Rodna”) ne-au răspuns că nu au specialist la bord. Abia la a doua apelare, Compania ne-a aprobat să-l ducem pe pacient în portul Las Palmas, tovarășul Mirescu punându-mi condiția să limitez cheltuielile numai la intervenția medicală.

La ora 24.00 am ajuns în portul Las Palmas, în rada exterioară unde am ancorat. Abia dimineața la ora 8.00 a sosit agentul să-l ia pe bolnav, pe care l-am însoțit și noi, câțiva colegi la spital. După ce i-a scos măsseaua, medicul i-a dat tratamentul necesar pentru combaterea infecției și, implicit, pentru scăderea temperaturii, iar la 18.00, în aceeași zi, ne-am întors cu el la bordul navei.

Am ridicat ancora și am pus de drum spre Constanța, întrucât șeful radiotelegrafist împlinea vârsta de 61 de ani, i-am permis să-i trateze pe colegi cu câte un pahar de vin „Mulrfatlar”, pe care el îl luase din Constanța și-l păstrase pentru acest eveniment. Mai târziu am aprobat să se facă program administrativ și să fie schimbată lenjeria.

În jurul orelor 12.00 am oprit pentru câteva minute să discut cu Mihai Popovici, comandantul navei „Balota”, care mi-a spus că au fost la Valos unde au stat șapte zile, dar n-au putut ieși în oraș pentru că nu le-a aprobat Compania NAVROM cheltuirea sumei de 70 \$, cât ar fi costat transportul până în oraș.

La plecare, medicul lor de la bord m-a rugat să transmit familiei sale din Constanța că este sănătos și să aibă grijă să nu piardă cota de 40 litri de benzină pentru luna în curs. La fel mi-au dat mesaje pentru acasă și alți membri ai echipajului de pe nava „Balota”, întrucât ei n

aveau posibilitate de a comunica în țară.

După ce am trecut de Alger, am dat o radiogramă la Companie și am vorbit cu tovarășul director Nedelcu, pe care l-am rugat să aibă în vedere intrarea în șantier a navei noastre pentru a termina lucrările de reparații începute înainte de plecarea în voiaj. Acesta m-a anunțat că se va preocupa, dar și de faptul că urmează să încercăm ciment pentru voiajul următor.

Pe data de 21 oct. 1987 am transmis către cei interesați avizările de 5 zile, după care am făcut program administrativ în cabina mea, spălând podeaua întregului apartament, apoi am așternut covoarele, apoi am continuat curățenia în bucătărie și în baie.

Peste două zile am trecut prin dreptul Capului Passero (Sicilia), de unde am transmis avizările de trei zile. Este o vreme frumoasă și am profitat pentru a lansa bărcile de salvare la apă, în timp ce nava se afla în derivă. După ce echipajul a schimbat sârmele de la bărci, au fost făcute probele și au fost puse, din nou, la post, am pornit iar la drum.

A doua zi la ora 11.00 treceam prin dreptul Capului Matapan (sudul Greciei), iar peste două zile intram în strâmtoarea Dardanele, unde am dat tot peste vreme frumoasă, încât peste mai puțin de 24 ore am luat pilot care să ne treacă prin strâmtoarea Bosfor pentru a intra în apele Mării Negre.

De multe ori când ne întorceam din voiaj și ajungeam la Bosfor, găseam Marea Neagră foarte agitată, și pentru a evita furtuna, ne opream la Buyuk-Dere pentru a ne adăposti de furtună; de pe comandă priveam cu un binoclu valurile de dincolo de strâmtoare. Prin anii 1964-1965 în strâmtoare încă mai erau montate plasele antisubmarine destul de grele, iar când treceam, acestea erau trase lateral de un remorchr turcesc, pentru a evita agățarea lor cu elicea și a produce stricăciuni (și ruperea elicei).

La turci legile sunt foarte aspre, iar dacă nu ai luat pilot de la ei și ai produs accident naval, riști să fii condamnat la închisoare, pe care trebuie s-o suporti în condiții aspre, acolo în Turcia.

Înainte în zona strâmtorii circulau multe feriboturi, dar de când au fost construite cele două poduri peste canal adevărată capedoperă a noii tehnici în domeniucirculația navelor care trec prin canal s-a ușurat.

De această dată, când am ieșit din strâmtoarea Bosfor, Marea Neagră ne-a întâmpinat aproape calmă, cu vânt moderat din travers babord, încât am ajuns fără probleme în rada exterioară a portului Constanța, unde am ancorat în jurul orei 24.00, în apropierea navelor românești „Bobâlna” și „Baia de Arieș”, aflate deja în ancoră.

A doua zi, 27 oct. 1987, pe la ora 02.00 din noapte a început să sufle un vânt puternic dinspre N-E, care ridica valuri înalte care ne izbeau din toate părțile.

Atât de tare ne-a zgâlțâit furtuna, încât ancora a fost scoasă, din solul în care se fixase și a început să grăpeze (să alunece, să se târască pe fundul mării, fără a se prinde de sol). Am dat radiogramă la Căpitănia portului și la Companie, ca și la P.S.R.N., cărora le-am explicat situația în legătură cu furtuna, precum și faptul că ancora s-a desprins din cheia de lanț, și a rămas în fundul mării, menționând faptul că am făcut „Protest de mare” în legătură cu evenimentul.

Întrucât vremea s-a menținut nefavorabilă, cu vânt de forța 7 - 8 pe scara Beaufort, a fost suspendată ieșirea pe uscat, Abia pe data de 31 octombrie vremea s-a ameliorat, iar de la secție am primitorin radiotelefonștirea că a doua zi va ieși din port nava „Meteor” care ne va aduce alimente la bord, și probabil, ne va aduce și schimbul, pentru a ne înlocui, iar noi să mergem acasă. „Meteor” ne-a adus alimente, dar nu și echipajul de

schimb, care a fost adus abia a doua zi.

Am stat acasă până pe data de 06. XI.87, când am fost duși, din nou, la bordul navei pentru a ne pregăti de introducerea acesteia în port, în vederea descărcării mărfii adusă din Tubarao-Brazilia.

Am mai rămas câteva zile în așteptare în ancoră până când am fost introduși la cheu, timp în care am pescuit stavidre, pe care l-am prăjit și l-am mâncat.

II

De la Constanța la Colombo în anul 1991 nava „Bârlad” trecuse în folosință, apoi în proprietatea Companiei „Conav”, iar eu rămăsesem Comandantul ei. În Șantierul Naval Constanța unde nava fusese introdusă pentru unele reparații, se executase reparația mototrului principal, care urma să fie supus probelor tehnice în marș, dar Compania se grăbea și a hotărât ca probele în mare la motor să se execute odată cu plecarea în voiaj.

Astfel că nava a fost încărcată cu ciment în saci aduși în port de la Medgidia, iar după ce am primit toate actele navei și ale mărfii, precum și lista de echipaj, am anunțat

Căpitania și Controlul portuar, care ne-a făcut verificările impuse de regulamente.

După ce am primit pilot la bord, care urma să ne scoată în rada exterioară, la compartimentul mașini au rămas și cei opt muncitori care reparaseră motorul și urmau să meargă cu noi în probe pe mare, ca să supravegheze comportarea acestuia în sarcină.

Dar după ce am trecut de cele două faruri, cineva de pe navă a observat că în pupa navei noastre a apărut o dâră de petrol pe suprafața apei, motiv pentru care am anunțat imediat Compania și am oprit.

În scurt timp a sosit echipa de scafandri, care a verificat toată „opera vie” (partea de sub nivelul suprafeței apei), constatând că nu există niciun fel de scurgere în corpul navei, dâra formată fiind compusă din fâșii de

păcură și alte gudroane care s-au depus pe chila de ruluu în timpul cât nava s-a aflat în bazinul din șantier. Datorită frecării cu apa de mare, și viteza de deplasare a navei, aceste depuneri s-au desprins și au rămas în pupa navei.

Probele la motor fiind încheiate cu rezultate bune, muncitorii au fost debarcați într-o șalupă care i-a dus înapoi în șantier, iar nava „Bârlad” s-a îndreptat spre strâmtoarea Bosfor, cu viteza de 8 ND. (noduri); un nod = o milă marină/oră.)

La ora 23.00 am intrat în strâmtoare și am luat legătura cu agentul nostru, „Marți Shipping Agenci”, care m-a anunțat că trebuie să rămânem în ancoră și să așteptăm barja cu combustibili, care va sosi la ora 24.00. Barja a sosit, noi am ambarcat combustibilii până la ora 06.00 dimineata, după care am ridicat ancora și am pus pe drum spre Milaki, un port din Sudul Turciei, de unde urma să mai încărcăm o cantitate de ciment tot pentru Colombo, capitala Republicii Sri-Lanka (fostă Ceylon).

Când am ajuns în strâmtoarea Dardanele, tot echipajul se afla pe covertă, mai puțin cei din carturi. Mi s-au părut că sunt toți bine dispuși, ceea ce mă bucura și pe mine.

Priveam la cimitirul militar de pe țărmul european al Turciei unde, la Galipoli, în primul război mondial au pătruns trupele engleze și franceze, iar cei morți au fost îngropați acolo. Este un cimitir foarte bine îngrijit, iar mai la stânga lui se află orașul Galipoli, locul de unde au intrat armatele turcești în Europa prin anul 1300.

După ce am ieșit în Marea Egee echipajul a început să lucreze la etanșarea capacelor magaziiilor de marfa, au strâns fluturii de fixare a acestora, după ce au scos rolele, apoi s-au închis bine gurile de ruj are (de nivelare a mărfii) pentru a nu se deplasa dintr-o parte în alta în caz de furtună.

Navigam cu o viteză uniformă, dar după ce am trecut

de insula Helos, în jurul orei 22.00, șeful mecanic m-a anunțat că s-a spart carcasa turbinei din prova a M.T., iar pentru remedierea ei va trebui să oprim și să stăm în derivă. Am preferat să pun direcția pe insula Boscada, în apropierea căreia am ancorat în jurul orei 24.00. Prin telex am raportat incidentul la Compania Conav.

Reparația a durat până la 06.00 dimineața, când am ridicat ancora și am pus de drum spre Milaki.

Am întocmit „protest de mare” în legătură cu avaria care a determinat oprirea, specificând timpul cât am stat în ancoră. În jurul orei 02.00 am ajuns în rada portului

Milaki, am făcut apel la serviciul de pilotaj, dar nu mi-a răspuns nimeni până la ora 0730, când la bord s-a prezentat un pilot, care a executat manevrele și ne-a introdus în port, folosind trei remorchere cu remorcile lor. Imediat ce am acostat la cheu, la bordul navei noastre u urcat autoritățile portuare, MARPOL (Poliția pentru poluare) și I.M.O. La control toate au ieșit bine.

Pentru autentificarea protestului de mare a trebuit să merg tocmai în orașul Chalchira, aflat la 47 km. depărtare de Mileki. M-a însoțit agentul de protecție. Am ajuns înapoi, la navă, abia în jurul orei 18.00.

Ziua fusese încărcată pe navă și cantitatea de marfa stabilită de Milaki, iar în jurul orelor 23.00 am primit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară, de unde „am pus de drum” spre Port Said.

În dimineața care a urmat, pe 21 noiemb. 1991, am primit de la Companie un telex prin care eram anunțați că s-a aprobat că în Milaki, o echipă să ne repare turbina. Le-am răspuns că suntem departe de Milaki, iar turbina a reparat-o echipajul cu mijloacele bordului și sperăm să reziste până la Port Said.

Mai greu este faptul că s-au defectat ambele pompe de incendiu și nu putem curăța și spăla coverta pe care am depozitat rugina scoasă din tancuri, cam 100 tone. Vom fi

nevoiți să intrăm cu ea pe coastă în canal.

La ora 21.00 a celeiași zile am primit de la Companie aprobare pentru bani pentru repararea turbinei și cumpărarea unor becuri, nu și pentru materiale de întreținere sau alimente.

Abia la data de 23 noiembrie 1991 la ora 15: 45 am ajuns să ancorăm în Port Said și am reușit să luăm legătura cu agentul de protecție AHMED, căruia i-am transmis lista cu necesarul de alimente pentru navă și i-am cerut să se intereseze când vom intra în convoi pentru traversarea canalului. Agentul mi-a răspuns că nu are cunoștință de convoi, dar se va interesa. Totodată mă anunță că cimentul pe care noi îl transportăm este o marfă periculoasă, care necesită măsuri serioase de securitate.

Observ că s-au adunat mai multe nave în vederea formării convoiului, iar la bordul navei noastre au apărut șase persoane de la siguranța Canalului, care ne-au atenționat să nu stăm la geamandură, ci să fim pregătiți pentru a intra direct în convoiul ce se va forma în acea noapte, din cauza încărcăturii navei noastre (cimentul).

Dimineața au sosit cei de la „Intership”, care ne-au adus hărțile pe care le cerusem, precum și niște cărți, iar pe la prânz ne-au fost aduse la bord alimentele, antidotul și materialele de întreținere.

Mai târziu a sosit o echipă de scafandri, care a verificat nava pe exterior și sub apă în vederea descoperirii unor eventualele bombe lipite de corpul acesteia, în zonă fiind suspiciuni în legătură cu teroriștii.

În noaptea care a urmat peste canal ceață, iar serviciul de pilotaj a anunțat că va relua operațiunea de formare a convoiului după ce se va ridica ceața, dar aceasta a devenit tot mai compactă și nu s-a ridicat decât a doua zi la ora 09.00. Nava noastră n-a putut intra în convoi pentru traversare decât a doua zi la ora două dimineața, iar traversarea s-a făcut cu patru piloți (câte unul pentru

fiecare sector) și cu bărci dotate cu proiectoare puternice.

În jurul orei 2100 la bord a urcat agentul de protecție care ne-a adus actele navei, iar la 2230 am ajuns în radă la Port Suez unde am ancorat, în așteptarea apei potabile pe care o solicitasem când am ajuns în Port Said. Barja cu apă a sosit și am reușit s-o ambarcăm la bord până la ora 24.00.

Eu am încercat să pescuiesc, dar n-am prins pește.

Electicianul mă anunță că s-au defectat frigiderile de pe navă, dar nu se cunosc cauzele; se vor ocupa de ele după ce vom ajunge în mare, în marș.

De asemenea, sunt anunțat că s-a defectat pompa de la cârmă, care prezintă scurgeri de ulei. Bine că nu s-a produs în timpul traversării sau înainte de a ancora, deoarece nava ar fi rămas fără guvernare, cârma n-ar mai fi funcționat și puteam intra în coliziune cu alte nave. Aceasta pentru că ar fi necesitat mult timp ca să trecem la guvernarea pe cârma de avarie.

Șeful mecanic mă anunță că s-au spart mai multe țevi de la caldarină (sursă de apă caldă și căldură) care trebuie reparate. Am stat în ancoră până când au fost remediate defecțiunile la mașini, iar la ora 18.00 am ieșit din Port Suez și am intrat în Marea Roșie.

Pe 28 noiemb. ora 1.000 a fost sesizată o defecțiune la rozeta giro pilotului. Verificându-se amănunțit, s-a constatat că lipsea o bucă, nesesizată de echipa de specialiști din Constanța care au lucrat la el înainte de plecare în voiaj. Am avut noroc și de această dată că nu a apărut avaria pe timpul traversării canalului, unde exista pericolul să intrăm cu nava în mal. Defecțiunea a fost remediată pe loc.

După ce am trecut de golful Suez, echipajul s-a apucat de treabă pe covertă, iar tehnicienii au reparat frigiderile. Pompa de covertă este iar defectă, iar echipa

de pe punte curăță rugina și o aruncă în mare cu lopata. Șeful mecanic promite că o va repara după ce vor fi rezolvate celelalte defecțiuni.

Radiotelegrafistul șef mă anunță că s-a defectat stația radio și nu mai putem primi sau transmite mesaje.

Pe data de 03 decembrie traversăm strâmtoarea Pierim cu o viteză de 6 Nd., datorită curentului care circulă din sens opus, destul de puternic; abia după ce am ieșit din strâmtoare viteza a crescut la 8 Nd., dar n-a durat prea mult, ivindu-se o defecțiune la compartimentul mașini, care ne-a forțat să oprim și să rămânem două ore în derivă. Astăzi am dat ceasul înainte cu o oră, iar echipajul a amarat capacele magaziiilor, folosind sârme și întinzători.

A doua zi stația radio a fost reparată și am reușit să transmitem la Companie rapoartele restante. În orele următoare am primit de la Companie o radiogramă pe care este mențiunea „URGENT”. Cerea să-i transmitem dacă am luat de la Port Said folie de plastic STEEL și bandă adezivă, la care să facem mențiunea cât au costat. Am transmis că nu am luat nimic.

Spre seară am trecut prin golful Aden, de unde am ieșit în Marea Arabiei, punând de drum spre Colombo, capitala Republicii **SRI LANKA** (fosta Ceylon).

Trecând prin sudul insulei Socotra, am intrat în Oceanul Indian. Este timp frumos, nava se deplasează cu viteză uniformă, iar echipajul de punte continuă să curețe rugina de pe covertă. Între timp a fost reparată și pompa de incendiu, cu care se spală coverta mai ușor.

Astăzi, 06 dec. 1991 este Sf. Nicolae. Avem la bord doi colegi care poartă acest nume, dar îi vom sărbători după ce vom desfășura două exerciții de roluri.

La masa de seară i-am sărbătorit cu posibilitățile reduse pe care le-am avut atunci la bord.

Peste două zile ne-am întâlnit în larg cu nava

românească „TOMIS”, care venea din Japonia și mergeau acasă, la Constanța. Comandantul navei este Iulian Duică, fostul meu secund pe nava „Bârlad”, cu care m-am înțeles foarte bine, iar când a obținut brevetul de Comandant, a luat în primire nava „Tomis”. Îmi povestea că și el a transportat ciment la Colombo, în seara care a urmat am adunat echipajul în careul marinarilor și am prelucrat cu ei câteva articole din Codul penal.

Tot seara am primit de la Colombo răspunsurile la avizările noastre din zilele de 4 și 5 decembrie, ci motivând că până astăzi nu ne-au recepționat, în noaptea de 10/11 dec. Am recepționat prin stația vestea tristă că nava românească „SCĂIENI” a fost prinsă de o furtună puternică în Marea Egee, motoarele – principal și auxiliare s-a oprit și a fost scufundată; au reușit să fie salvați 16 membrii din echipaj, ceilalți s-au dus la fund cu nava.

Vremea ne-a întâmpinat frumoasă și în ziua următoare, permițând echipei de la punte să lucreze la scara de pilot și să confecționeze hamuri noi pentru capacele magaziiilor. La D.G.3 (Diesel generator) s-a produs o defecțiune, iar șeful mecanic a constatat că s-a fisurat blocul motor al acestuia.

Pe la ora 2100 marinarul de punte m-a anunțat că a văzut mișcându-se o umbră sub lumina de la forepeak (tancul din prova navei), dar când a verificat, umbra a dispărut. Probabil sunt fugari ascunși pe navă, dar vom verifica a fua zi pe lumină.

Astăzi, 13 decembrie, încă de dimineată ne-a luat în primire un vânt de forța 6 – 7 din N-E, pe scara Beaufort, care a ridicat valuri înalte ce au redus viteza de deplasare la 7, 5 Nd. Pe la ora 2330 ne apropiam de Colombo. Am luat legătura cu serviciul de pilotaj, care ne-a îndrumat să mergem la distanța de 16 M.M. de rada portului și să rămânem în ancoră pentru a primi instrucțiuni. Astfel că la ora 2: 50 am ancorat la locul indicat, unde am așteptat

două zile. A doua zi, ofițerul de cart m-a anunțat că a verificat pe navă și a găsit doi transfugi din România ascunși la bord; unul era din Moldovița județul Suceava, iar celălalt din Vlădeni-Botoșani. Aceștia au motivat că voiau să ajungă în Spania.

Am anunțat evenimentul la Companie printr-o radiogramă, iar nostromul (șeful de echipaj) i-a pus pe cei doi transfugi la muncă pe covertă pentru a-și plăti hrana și cazarea pe care le primesc la bord.

În după amiaza aceleiași zile am primit radiogramă de la agentul de protecție din portul Colombo, care ne spune că nu putem fi introduși în port pentru că nava noastră are pescajul de 12, 40 m, prea mare pentru adâncimea portului. I-am răspuns că informația lor este falsă, nava „Bârlad” având pescajul de: 4 metri prova, 5, 60 m la centru și 5, 80 metri la pupa.

Afară plouă tare, ceea ce mă îngrijorează în legătură cu cimentul, apoi cu intrarea în port și cu operațiunea de descărcare pe o asemenea vreme. Magaziile erau bine etanșate cu bandă adezivă și asigurate cu sârme, dar ploaia și furtuna ar putea avea consecințe neprevăzute.

Peste câteva zile am primit dispoziție să virăm ancora și să ne apropiem de intrarea în rada portului. Am așteptam să vină pilotul până la ora 12.00, stând în derivă, dar acesta n-a mai venit, iar serviciul de pilotaj ne-a indicat să ancorăm acolo unde ne aflăm pentru a intra în port a doua zi în jurul prânzului.

În ziua următoare pilotul a sosit la ora 1330 și ne-a introdus la cheu într-o dană dublă, unde era acostat și Cargoul „Merry Keur”, în care am aflat mai târziu urma să fie transferat cimentul nostru.

Deși la manevre au fost folosite trei remorchere, din care unul în față și alte două la împins, s-a manevrat defectuos, încât prova navei noastre a atins puțin bordajul celui alt cargou în partea din pupa, fără a produce mari

avariei, doar o înfundare superficială.

Eu am întocmit protest de mare pentru acel abordaj.

Din momentul în care am acostat la cheu, pe nava noastră au urcat controlul vamal și de la Emigration, care au terminat abia pe la orele 20.00, numai după ce le-am dat patru sticle de whisky, două cartoane de țigări, 12 săpunuri, ca și celor de la remorchere.

În ziua următoare au urcat la bord, în control, cei de la Poliția portului, care m-au păgubit de o sticlă de votcă și șase cutii de „Fanta”.

Mai târziu a sosit la bord și agentul protector, care ne-a adus actele navei, pe care le luase cu două zile în urmă.

I-am înmânat „protestul de mare” în legătură cu abordajul produs la manevra de introducere a navei la cheu, pentru a-l autentifica la Notariat.

Imediat ce am acostat la cheu au venit echipele de muncitori care au început descărcarea sacilor de ciment, dar pe la ora 1530 a început ploaia și lucrul s-a oprit.

Seara am plecat în orașul Colombo împreună cu Stroe. Ne-am plimbat o vreme pe străzi, apoi am mers la grădina zoologică, foarte mare și cu animale interesante, după care am trecut prin bazarul local, care este enorm, unde am făcut câteva cumpărături.

În drum spre port ne-a prins ploaia, iar până să ajungem la vapor ne-a făcut „ciuciuleți”. Ar fi trebuit să ne așteptăm să plouă torențial, deoarece în timpul zilei fusese o căldură sufocantă.

A doua zi dimineață a venit din nou agentul de protecție cu care am plecat în oraș în scopul de a trece pe la Agenție ca să iau legătura cu conducerea Companiei. Am vorbit cu dl. Inginer Dima și cu dl. Inginer Filip, care mi-au spus că după ce descarc marfa în Colombo, vom pleca în Coreea de Sud. În acest scop mi-au cerut să le trimit un telex cu cele necesare imediat la bordul navei.

I-am întrebat ce să fac cu cei doi transfugi, dar mi-au răspuns că nu știu nici ei, dar se vor interesa.

Mai târziu am vorbit la telefon și cu soția mea, care-mi spunea că nu au căldură în apartamente, iar prețurile cresc mereu la toate produsele pe piață.

Suntem în Ajunul Crăciunului, iar pe navă ne-au fost aduse alimentele și apa potabilă. Descărcarea mărfii se derulează foarte încet, iar ploaia întrerupe și ea lucrul.

Conform înțelegerii, am transmis la Companie un telex în care am înșirat necesarul de alimente antidot, apă, materiale de întreținere, carburanți și lubrifianți, menționând că toate acestea să ne fie trimise în Coreea de Sud pentru ziua când vom ajunge acolo.

În zilele următoare a sosit la bord agentul însărcinat cu descărcarea mărfii, care mi-a cerut toate datele privind nava, cât și marfa de la bord.

Tot azi am primit aprobarea Companiei pentru rebobinarea electromotorului pentru guvernarea navei, precum și repararea D.G.3 (diesel generator) de pe punte.

25 dec. 1991. Astăzi este ziua de Crăciun în tot Ceylonul, pe care o sărbătoresc și localnicii ca pe ziua națională. Nu s-a lucrat nicăieri.

Am sărbătorit și noi la bord. La masa de prânz am avut sarmale, friptură, cozonaci și salată de beuf. Ne-a vizitat la bord și preotul de la Siemens Club, apoi au venit și agentul protector, însoțit de agentul navlositorului, care au participat la masă.

După amiază am plecat în oraș cu Stroe și am văzut clădirile prezidențiale, apoi am străbătut faleza lată de 200 metri și lungă de 5 km.

A doua zi de Crăciun am plecat o parte din echipaj în excursie cu autocarul până în localitatea Kandy, aflată la distanța de 75 km - de Colombo unde am vizitat templul și statuia lui Buddha, apoi am vizitat o fabrică de cauciuc natural, unde materia primă folosită este latexul (obținut

direct din arborele de cauciuc).

Am vizitat, de asemenea, fabrica de ceai natural, care folosește frunzele de ceai cultivat de ei; apoi am vizitat grădina botanică și o fabrică de artă, unde se execută cusături după picturi.

La sfârșitul vizitei am urcat pe muntele care este la marginea orașului Kandy, de unde am văzut toată panorama localității, iar de acolo gazdele ne-au dus să vedem grădina în care sunt crescuți pomii din care se obțin mirodeniile, (pepinieră)

Gazdele ne-au oferit și două mese consistente pentru care am plătit suma de 21 \$, care a constituit prețul pentru întreaga excursie.

În zilele următoare m-a întrebat Pand 1 din Colombo ce am de gând să fac cu cei doi transfugi, despre care aflase și el.

Am luat legătura cu conducerea Companiei, iar dl. Mihăilă mi-a spus să-i predau navei „Callatis” care va pleca din Cochichang (China) pe data de 05. ian. 1992. Astfel că în drum spre Coreea de Sud, urma să ne întâlnim cele două nave.

Pe data de 30 dec. 91 operațiunea de descărcare s-a finalizat, dar a rămas mult ciment pe fundul magaziiilor, iar muncitorii au refuzat să-l curețe, cu tot protestul meu.

III

De la Colombo la Ulsan în vederea pregătirii pentru noul drum pe care urma să-l parcurgem, ne-am aprovizionat cu apă, alimentele și materialele necesare și am așteptat manevra pentru scoaterea navei noastre din port.

A sosit pilotul de bord și ajutat de două remorchere de manevră, la ora 16.00 a reușit să ne scoată în rada exterioară a portului, urmând să pornim spre Coreea de Sud. Dar când am ajuns în larg și pilotul a coborât de la bordul navei noastre, ne-am oprit în derivă, iar echipajul a

început să facă curățenie în magazii, pe covertă, etc.

Astfel că au fost măturate magaziile, cimentul rămas pe podele fiind scos și aruncat în mare.

Spre seară am pornit să ocolim **SRI LANKA** prin partea de Sud, apoi am pus de drum spre Singapore, prin sudul insulelor Nicobar, având direcția pe Nordul insulei Sumatra.

A doua zi intram în ultima zi din an și la bucătăria navei era mare forfotă: se făceau ultimele pregătiri pentru masa de revelion și bucătarul se străduia să ne bucure cu: sarmale, ciorbă de perișoare, frigărui, cozonaci, etc.

Dimineața care a urmat a fost folosită pentru definitivarea curățeniei pe navă, iar după amiază i-am lăsat liberi pe toți să facă baie și program administrativ în cabinele proprii, până la ora 2100 când s-au adunat toți pentru a sărbători noaptea dintre ani, împreună în careul marinarilor, mai puțin cei din cart care participau pe rând.

A fost recitat plugușorul, s-au făcut urări pentru noul an

1992, iar la ora 24.00 am ieșit pe covertă toți pentru a vedea focul de artificii de pe navele aflate în portul Dondra unde ne opriseăm și noi.

Sirenele vapoarelor au sunat toate aproape zece minute, în semn de „Voiaj bun!”, s-au ciocnit pahare cu diferite băuturi, au fost trase rachete în aer, apoi s-a făcut liniște. Eu am mers în cabina mea și m-am culcat, iar pe la ora 04.00 dimineața a venit la mine căpitanul secund care mi-a spus că pe unul din cei doi transfugi echipajul vrea să-l arunce peste bord, în mare, pentru că el s-a îmbătat și îi amenință pe ceilalți că îi taie cu cuțitul și îi omoară.

Am luat măsurile necesare pentru liniștirea lui, apoi echipajul a continuat distracția cu sărbătorirea celor care purtau numele de Vasile.

Nava și-a continuat drumul spre strâmtoarea Malacca, unde am intrat prin nordul insulei Sumatra, așa

cum arătasem mai sus, mergând cu viteza de 9 Nd. și cu un curent potrivit din sens opus direcției noastre de mers; Vântul sufla moderat din N-E.

Prin stația radio am vorbit cu echipajul navei Arad, care era la depărtare de 300 M.M. față de noi și ne spunea că vine din China, cu direcția spre Nordul Europei. I-am salutat și le-am urat un Nou An, mai fericit!

Nava noastră nu a primit niciun mesaj de felicitare cu acest prilej, cum se întâmplă altă dată, nici de la Companie, nici de la Ministrul Transporturilor, nici de la S.L.N. (Sindicatul Liber al Navigatorilor).

Pe data de 03.01.1992 am intrat în strâmtoarea Malacca și am dat radiogramă pentru nava „Callatis” pentru a stabili punctul unde să ne întâlnim în vederea predării celor doi transfugi, dar „Callatis” n-a răspuns și nu știam ce să facem, mai ales că în ziua următoare urma să ieșim din strâmtoare.

Spre seară luăm legătura cu ei și aflăm că încă nu a plecat din China, fiind nevoiți să-i așteptăm, mai ales că nava „Callatis”.

stă în derivă, având o defecțiune la motor. Am stabilit punctul unde se aflau și am pornit spre ei, unde le-am predat pe cei doi transfugi și am pus de drum spre Coreea de Sud, mergând prin NV. insulei

Borneo, apoi prin Marea Chinei de Sud, spre Taiwan.

Din cauza vântului care suflă din Prova, viteza de deplasare a navei a scăzut la 8 Nd.; o altă cauză o constituie și curentul din sens contrar, la care se adaugă și faptul că nava nu are încărcătură, dar nici balast în cantitatea necesară.

În ziua următoare vântul suflă tare din N-E și ridică valuri mari, care balansează neplăcut nava, în ruliu și tangaj. Astfel că ne aflăm în Marea Chinei de Sud, departe de orice uscat, cam la distanța de 100 M.M., iar față de România ne aflăm la al șaselea fus orar.

Pe aici nici televizorul nu mai prinde programul din țară.

Bucătarul nostru continuă să ne răsfete la masa de prânz cu frigărui și mâncăruri bune.

Este 13 ian. 92. Navigăm tot pe o vreme urâtă deși vântul a mai scăzut din intensitate. Sunt din nou anunțat că s-a defectat motorul de la cârmă și se repară la el, dar lucrarea merge încet, ceea ce ne obligă să manevrăm timona manual.

Bogdan Popovici a vorbit cu nava românească „Cărbunești”, care comunia direcția spre insula Borneo.

Noi ne continuăm voiajul prin Marea Chinei de Sud și în zorii zilei de 14 ianuarie întâmpinăm un vânt de vorță 7 pe scara Beaufort care ridică valuri pe mare, ce lovesc vijelios în bordajul navei noastre, bubuind cu forță mare sub chilă, făcând să zbârnâie tabla din toate încheieturile.

Treptat furtuna se dezlănțuie și mai tare și întunecă zărilor, iar ruliul și tangajul devin mai periculoase. Privesc din cabina de comandă cum se joacă valurile cu nava, care este când sus pe creasta valului uriaș, când prova navei coboară într-un hău fără sfârșit (cel puțin 20 m) după care intră sub următorul val, care trece peste cabina de comandă, spală puntea etalon și puntea principală, lovind gurile de aerisire și apărătorile metalice.

În cabină toate obiectele personale s-au amestecat și au ajuns pe covoarele de pe podea, iar unele s-au spart. Ghivecele mele cu flori sunt împrăștiate pe covor, pământul căzând împreună cu florile.

Mugetul furtunii este îngrozitor, te asurzește.

Sunt foarte îngrijorat că nava ar putea fi ruptă în două, când este suspendată pe creasta câte unui val uriaș, iar pupa este în aer. Aud cum se accelerează în gol motorul principal, semn că elicea navei este afară din apă și se învâртеște în aer, în gol.

Dacă nu pățim ceva mai rău și vom merge tot cu

viteza de 8 Nd., după calculul meu mintal, vom ajunge în Coreea de Sud peste 8 zile.

Medicul nostru de la bord mă anunță că timonierul Vasile Vasilescu este bolnav de icter și trebuie izolat și trebuie dus la spital.

Abia spre seară forța vântului scade, valurile mării se micșorează și lovesc cu puterea diminuată în bordajul navei, care înaintează cu viteza de 10 Nd.

Azi este 15 ianuarie 1992 și ne aflăm la 15° de acuator. Vântul continuă să sufle cu forța 5 - 6 Beaufort, antrenând valurile care lovesc sub burta navei.

Medicul a venit la mine în cabină și mi-a adus papagalul lui Vasile Voiculescu, care este bolnav. Deși papagalul este cam sălbatic, voi avea grijă de el și voi încerca să ne înțelegem.

Motorășul cârmei a fost reparat, însă timpul nefavorabil nu ne permite să folosim pilotul automat, fiind nevoiți să conducem nava tot manual.

Continuă vremea rea și în zilele următoare, vântul ridicând valuri mari care izbesc în bordaj din toate părțile, făcându-l să trepideze. Spre seară a început să plouă, iar viteza de deplasare nu depășește 8 Nd, iar către miezul nopții s-a dezlănțuit infernul. Un vânt de forța 9 suflă năprasnic din N-E, făcând nava să lupte din greu cu valurile, care o balansează haotic, când în raliu, când în tangaj. Niciun membru al echipajului nu mai reușește să se mențină în echilibru pe verticală, iar circulația este imposibilă la bord.

În cabina de comandă, ca și în cabinele echipajului toate obiectele au fost grămădite pe podea, amestecate între ele, ca după un cutremur.

A doua zi, în jurul orelor 22.00, am ajuns în sud-vestul Taiwan-ului, în punctul Baia Nan-Wan, un loc mai adăpostit de furtună, dar apa era prea adâncă și nu puteam ancora, astfel că am rămas în derivă în voia

valurilor.

Îngrijorat de situația a în care ne aflam am luat legătura cu Compania și am explicat toată situația, menționând și faptul că ni se va termina combustibilul și nu vom mai ajunge în Coreea de Sud, dar Conducerea Companiei n-a avut nicio idee, îndemnându-ne să continuăm să mergem spre Coreea.

Am rămas, totuși, în derivă în acel adăpost precar, iar dimineața când s-a luminat de ziuă, am constatat că este rupt catargul de pe cabina de comandă (numit și pomul de lumini), care căzuse pe covertă, sprijinit de balustradă.

Ne-am continuat drumul spre vest de Taiwan, iar aproape de prânz am găsit un loc unde am ancorat.

De la Companie am primit adresa agentului cu care va trebui să luăm legătura în Uslan-Coreea de Sud.

Echipajul a reparat și a montat catargul la locul lui pe comandă, apoi fiecare și-a făcut ordine în cabină, după trecerea furtunii.

Toate buletinele meteo ce se transmiteau, anunțau că în zonă este vreme rea, care se va menține și în zilele următoare. Acestea toate mă îngrijorau, mai ales că mai aveam destul de mers.

Fiind anunțat că și apă mai avem puțină, am instituit restricție la consumul personal, lăsând liber la bucătărie și la mașină. Am dispus să fie adunată apa de ploaie, care să fie folosită pentru nevoi stringente.

La 22 ianuarie 1992 ne aflăm tot în ancoră în partea de vest a Taiwan-ului, poziție din care nu puteam transmite sau recepționa mesaje. Deci nu puteam lua legătura cu nimeni, iar de plecat nu puteam pleca din acel loc pentru că vremea era și mai rea.

Spre seară marea părea liniștită (albă-fară valuri mari), dar vântul continua să sufle cu forța 7.

Am așteptat în ancoră până în ziua următoare, dar dacă am văzut că nu mai sunt valuri periculoase, am

ridicat ancora și am pornit spre Ulsan, sperând că marca va fi la fel și dincolo de Taiwan.

Deși vântul sufla tot cu forța 7, mergeam cu viteza de 9 Nd, iar după amiază forța vântului a scăzut la 5 - 6, iar viteza a crescut la 10, 5 Nd. Nava continua să se balanseze, încât nu am putut s-o trecem pe pilot automat.

Cu excepția celor ieșiți din serviciul de cart, care se odihneau, toți ceilalți membri ai echipei au lucrat pentru scoaterea apei din magazii și din santină și au făcut curățenie generală la bord.

Când am ajuns în Marea Chinei de Est, am întâlnit dimineața sute de pescadure, fiind nevoiți să facem slalom printre ele cu nava „Bârlad”.

Spre seară am reușit să luăm legătura cu portul Ulsan și ne-au anunțat sosirea prin radiogramă.

Marea era liniștită, iar viteza noastră crescuse la 11 Nd. și nava se deplasa uniform. Pe la ora 14.00 am observat pe mare, plutind în derivă, o geamandură mare de culoare galbenă. Am anunțat prin radio portul Shanghai în legătură cu geamandura, indicând și locul unde a fost văzută.

Mai târziu șeful mecanic m-a anunțat că s-a spart o țeavă la caldarină și se pierde multă apă.

Ne-am oprit în derivă și a început imediat reparația, dar s-a constatat că s-a spart și țeava de apă sărată de la w. curi și au trebuit să fie reparate toate.

De la Ulsan n-am primit răspuns la radiograma noastră, în dimineața următoare am încercat din nou cu altă radiogramă la ora 6.00, când am ajuns în rada exterioară a portului, unde am ancorat, după ce am debalastat tancurile pentru a ajunge de la pescajul de 8, 20 m la 6, 50 m. În radă a mai venit și nava „Rovine”, tot pentru reparații.

Odată intrați în șantierul naval din Ulsan, la bordul navei noastre au sosit inginerii Ș Filip de la compania

noastră, John de la agenție engleză, Borș de la Registrul Naval Român și Tălângă de la „Romline”.

Împreună cu ing. Filip și John, pe navă au urcat și alți domni, împreună cu dl. Ing. Hang directorul Șantierului

Naval Ulsan, care au discutat lista lucrărilor de reparație ce urmează a fi executate la nava noastră.

Pe data de 27 ianuarie 1992 pe nava „Bârlad” s-au instalat echipele de muncitori din șantier, care au adus cu ei și un telefon pe care l-au instalat în bordul comandantului navei, cu derivație în careul marinarilor, destinat exclusiv pentru convorbiri interioare în șantier. După ce aceste echipe au verificat starea tancurilor și magaziiilor, apoi și-au montat schele pentru a începe lucrările.

Agentul nostru de protecție a venit pe navă, dar nu ne-a adus banii pentru indemnizația de străinătate, nici banii pentru alimente, combustibili, materiale și celelalte drepturi ale navei. Din acest motiv am fost nevoiți să revenim la Companie cu un nou telex. Abia în ziua următoare am primit la bord alimentele și cantitatea de 200 tone apă potabilă.

În zilele de 2 – 6 februarie coreenii sărbătoresc Anul Nou (Anul Dragonului) și nu lucrează, dar ne-au trimis pe navă: bere, tort și mandarine.

Intrarea în Anul Dragonului a coincis cu o zi frumoasă, în care dimineța ninge liniștit, dar fulgii de nea, în căderea lor, se topeau, transformându-se în lapoviță.

Spre seară a început să sufle vântul dinspre largul mării, producând valuri și în port care făceau navele să joace ușor în sus și în jos, în balans lent.

După ce a ieșit soarele, zăpada s-a topit, iar noaptea vântul a făcut să se formeze polei pe străzi.

Am întocmit lista cu alimentele necesare, apă, materiale de întreținere pentru a transmite la Compania

noastră din

Constanța. Am vorbit la telefon și cu soția mea care mă asigură să nu-mi fac griji, acasă fiind toate în regulă.

În ziua următoare afară s-a mai încălzit, dar a început să plouă, iar capacele magaziiilor sunt deschise, existând pericolul transformării în beton a cimentului rămas pe fundul magaziiilor de la ultimul transport de la Colombo.

În scopul supravegherii modului cum se desfășoară lucrările de reparații pe navă, dar și pentru prevenirea unor eventuale furturi, am organizat întregul echipaj, care să vegheze între orele 800 - 1200 și respectiv 1300-17.00, iar bucătarul și ospătarul vor face serviciul de pază (vardie) la scara de intrare la bord numai pe timpul nopții.

Colegul nostru, Bogdan Popovici, s-a combinat cu o localnică (coreeancă) din Ulsan, iar după program pleacă în oraș și revine a doua zi de dimineată.

Pe data de 06 februarie 1992 Shipshandlerul nostru pleacă la Constanța pentru o lună de zile. Acesta se numește HANKUK MARINE și pentru că este un om de încredere, i-am dat suma de 200 \$ pe care să i-o ducă acasă soției sale.

Peste două zile a sosit la bord agentul nostru de protecție, care ne-a adus 15.000 \$ pentru echipaj și certificatul pentru deratizarea navei. La plecare acesta l-a luat și pe timonierul Vasile Vasilescu, pe care l-a însoțit la spital pentru control medical.

Astăzi este 11 februarie, ziua mea de naștere. Ca de obicei n-o pot sărbători acasă, cu familia mea și cu prietenii mei, dar seara am oferit echipajului-la masă câte un pahar de whisky, apoi câte o bere, iar la sfârșit, un pahar de șampanie însoțit de un tort mare.

Până în prezent nu am primit niciun răspuns la telexul nostrum prin care solicitam alimente, apă, carburanți, etc. Odată cu ele așteptăm și mașina pentru curățat rugina de pe pereții interior și exterior ai navei,

deoarece rugina este o problemă majoră, ea deteorând tabla și chiar găurind-o, datorită apei sărate și aerului înconjurător pe mare, plin de umezeală.

Pentru prevenirea găuririi premature a tablei, aceasta este curățată de vopsea, lustruită și scoasă rugina, apoi suprafața respectivă se acoperă cu două straturi de miniu de plumb, apoi după uscarea acestuia, cu alte două straturi (două mâini) de vopsea.

Dacă tabla curățată prezintă găuri, ele sunt „cârpite” cu bucăți de tablă sudate, apoi vopsite.

Dar sarea provenită din apa de mare își face mereu loc sub stratul de vopsea și este necesară o nouă intervenție a membrilor echipajului, astfel că lucrul la bord nu încetează niciodată.

Într-una din zile, ing. Filip și ing. John, ne-au invitat în oraș, pe mine și pe căpitanul secund Neagu Victor. Ne-au oferit o cină la un restaurant unde am văzut ceva inedit pentru mine: toate preparatele se aflau pe o plită, de unde te puteau autoservi stând pe vine, și beneficiai de ele calde tot timpul.

Pe data de 22 februarie s-a întors de la Constanța shipshandlerul nostrum (cel ce aproviziona nava cu alimente). Mi-a adus vești bune de acasă.

Peste câteva zile, căpitanul secund verifica starea magaziiilor și, împiedicându-se de o cale de rulare, a căzut și și-a fracturat mâna stângă.

Aflat la bordul navei, agentul nostru de protecție l-a condus la spitalul din oraș Ulsan, unde a fost internat pentru două săptămâni. L-am vizitat și eu la spital, împreună cu alți colegi.

Mecanicul șef mă anunță că ni s-a terminat motorina, iar agentul nostrum n-a mai trecut pe la noi de câteva zile, ca să ne trimită o barjă cu motorină.

Lipsindu-ne motorina, nu poate fi pornită caldarina, care să încălzească apa și nu putem face baie.

După amiază am adunat echipajul în careul marinarilor și am prelucrat prevederile contractului colectiv de muncă primit de la Sindicatul din Constanța.

La sfârșitul lunii februarie vremea s-a înrăutățit, e frig și plouă aproape toată ziua, încât nu se mai poate lucra pe covertă. Când a mai stat ploaia, am plecat, însoțit de câțiva colegi, să-i facem o vizită căpitanului, la spital. L-am găsit în tratament, iar medicul ne-a comunicat că i-a depistat și unele afecțiuni la ficat, încât va trebui să mai rămână în spital. La întoarcere, am intrat prin magazine și am cumpărat câte ceva, apoi am revenit la navă.

Pe data de 02 martie coreenii ne-au lurcrat la bord, motivând că au o sărbătoare. Noi, însă, ne-am îndeplinit atribuțiunile așa cum erau stabilite.

Seara, eu și șeful mecanic am fost invitați la un bar din oraș de către ing. Filip, care-și sărbătorea ziua de naștere. Am stat două ore, dar a fost plăcut și ne-am destins. A doua zi s-a întors de la spital căpitanul secund, care era refăcut, dar trebuia să se prezinte la control din trei în trei zile.

În ziua următoare, pe la orele zece, a sosit barja cu motorină, din care am ambarcat 100 tone, spre bucuria echipajului care va putea face baie.

După amiază am mers în oraș de unde am luat „protestul de mare” autentificat, apoi am intrat prin diferite magazine, însoțit de șeful R.T.G

(radiotelegrafiștilor). Eu mi-am cumpărat două haine îmblănite, una lungă și alta scurtă, apoi ne-am întors la navă.

Orașul Ulsan, căruia îi mai spun localnicii și „orașul vechi”, se află destul de departe de port, în jurul căruia să construit aproape un nou oraș.

Pe la ora zece a sosit la bord shiphandlerul, care mi-a adus ciocolată și 1 kg. de ceai, iar mai târziu a venit și agentul de legătură care a luat toate P.A.S.-urile

echipajului pentru a le viza în vederea unei excursii pe care urma s-o facem în următoarea duminică la Complexul Muzeal Coreean.

L-am întrebat: de ce a adus antidot numai pentru compartimentul mașinii. Mi-a răspuns că așa a avut ordin de la Companie. La fel și pentru materiale.

La plecare, agentul de protecție l-a luat și pe căpitan pentru a-l însoți la spital pentru controlul medical.

Conducerea Șantierului Naval Ulsan a stabilit că la fiecare două săptămâni să se întrunească într-o ședință cu toți cei interesați pentru a fi analizat stadiul derulării lucrărilor de reparații, precum și unele probleme ce se ivesc pe parcurs și trebuie îndreptate. Astfel pe data de 06 martie 1992, seara după programul de lucru, ne-am adunat în biroul ing. Hang, directorul șantierului: ing. Filip, eu, șeful mecanic și alți invitați. La sfârșitul analizei săptămânilor care au trecut, am fost serviți cu o gustare și a fost organizată o tombolă obișnuită.

Pe 8 martie am plecat cu autocarul șantierului la Complexul muzeal Coreean, 16 persoane. A fost o vreme frumoasă, însorită și chiar călduroasă, încât după vizitarea Complexului, am mâncat la iarbă verde.

Ne-a însoțit în această scurtă excursie ing. Filip, care mai vizitase acele locuri și ne-a servit de ghid. În jurul orelor 16.00 ne-am întors la bord.

Muncitorii lucrează de zor la repararea instalațiilor sanitare, dar lasă multă mizerie în urmă. De când se lucrează pe navă, echipajul are mult de furcă cu curățenia.

Căpitanul Neagu a fost la spital, i s-a scos gipsul, dar va trebui să se prezinte zilnic pentru schimbarea pansamentului.

Într-o zi ofițerul mecanic I, Dumitru Maican, a consumat alcool și a refuzat să participe la curățenia generală pe navă. La fel au făcut și Postolache, apoi și Bogdan, îmbătându-se. I-am atenționat că dacă mai repetă

abaterile, voi fi nevoit să-i trimit în țară pe cont propriu, iar pentru faptele de acum le voi reține plata pentru ziua nelucrată.

Coreenii n-au lucrat pe 10 martie. Sărbătoresc o zi cum e la noi sărbătoarea de 1 mai.

Nu mai aveam alimente, nici apă potabilă, nici apă tehnică, dar nu putem lua legătura cu Compania.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecție, care ne-a adus două telex-uri de la Companie și niște ziare vechi. Compania ne-a aprobat alimentele, antidotul și materialele de întreținere, pe care ni le-a adus shipshandlerul în ziua următoare, cu două camioane.

Apă potabilă pentru chiuvete am reușit să obținem de la cheu, cu aprobarea conducerii șantierului.

Discutând cu Ing. John, acesta m-a anunțat că la sfârșitul lunii martie nava noastră urmează să fie urcată pe doc pentru a-i fi verificată starea tehnică a „operei vii” (partea de la linia de plutire, până la chilăcare se află mereu sub apă). Cu acel prilej se vor face reparațiile ce vor fi necesare și vor fi verificate elicea și cârma.

Echipajul navei continuă renovarea castelului și celelalte lucrări stabilite de Comandantul navei, împreună cu șeful de echipaj.

În dimineața următoare sunt anunțat că avem la bord un alt bolnav. Lui Luca Vasilescu! curge o ureche. A venit agentul de protecție care l-a condus la spital, împreună cu căpitanul Neagu, care urma să ajungă la tratament.

Seara am plecat în oraș. Cu acest prilej am sunat acasă, în S.U.A., pe fiica mea, Florentina, dar mi-a răspuns soacra ei, care mi-a spus că Florentina este plecată la Los Angeles împreună cu soțul ei și copiii, urmând să se întoarcă acasă în săptămâna următoare.

Azi este duminică și am lăsat liber echipajul să facă fiecare curățenie în propria cabină. Afară a plouat toată ziua, toată noaptea și toată ziua care a urmat.

Luni a sosit la bord agentul de protecție, care ne-a adus niște scrisori și ziare, dar n-a adus indemnizația de străinătate pentru echipaj; când a plecat i-am dat un telex pe care să-l transmită Companiei în legătură cu banii respectivi.

Pe data de 17 martie a fost ziua de naștere a lui Postolache, care mi-a cerut aprobarea s-o sărbătorească în careul marinarilor. I-am aprobat, cu condiția s-o facă în liniște, dar ofițerii II și III s-au îmbătat tare, încât abia au putut fi liniștiți; mai rău s-au îmbătat: ajutorul mecanic Dumitru Ilie și motoristul Călin, care sau și bătut, iar strungarul a debitat numai prostii. Am fost nevoit să-i pedepsesc pe toți. Chiar o vreme am înclinat să trimit în țară, pe cont propriu, pe unul dintre ei, ca să dau exemplu de măsuri severe, deoarece s-au obrăznicit și au început să nu mai respecte deciziile Comandantului, ca și pe cele ale căpitanului secund.

După amiază am fost în oraș și am dat un telefon acasă. Soția m-a anunțat că totul este în regulă, iar fiica mea, Irina, a intrat la facultate și pictează destul de frumos, încât a și vândut câteva tablouri.

Pe data de 22 martie continuă să plouă și nu se lucrează pe navă. Coreenii au alegeri și nu s-au prezentat la lucru, fiind la votare.

Agentul de protecție m-a anunțat că n-a reușit să transmită telexe la Companie în legătură cu indemnizația de străinătate, ceea ce m-a determinat să plec în oraș, iar de la Agenție să vorbesc cu cei de la Compania din țară.

Am vorbit la telefon cu ing. Boboș, care m-a asigurat că va trimite banii de îndată ce le va sosi telexul nostru. Am transmis și telexul în cauză. Când m-am întors la navă l-am găsit la bord pe ing. Borș de la Registrul Naval Român.

Într-una din zile a venit la mine bucătăreasa foarte supărată și mi-a spus: „Domnule Comandant, eu nu le mai

dau să mănânce celor trei ingineri, care vin mereu la masă". „Ce s-a întâmplat?” „E vorba de inginerii Filip, Borș și John, care sunt foarte pretențioși, dar se poartă necuviincios și au devenit nepoliticoși”. „Le voi transmite mesajul duminică”, am asigurat eu.

Le-am transmis celor trei supărarea bucătăresei, iar de atunci n-au mai venit la masă, la navă, ceea ce mie mi-a convenit, deoarece ing. Filip, în calitate de reprezentant din partea Companiei noastre, avea cu totul alte preocupări și nu se interesa de problemele noastre, nu conlucra deloc cu mine.

Ing. Borș, însă, vine zilnic la bord și lucrează la actele de registru, acestea urmând să fie dactilografiate. Iau masa împreună cu dânsul în careul ofițerilor.

La 29 martie, însoțit de căpitanul secund, am făcut un control în toate locurile de pe navă, de la covertă și până la santină. Cu acel prilej am constatat o scurgeră de apă într-o magazie, la tabulatura de la balastare. Tehnicienii de la bord au stabilit că apa se scurge datorită unei flaușe de la care muncitorii coreeni au scos câteva șuruburi, pe care au uitat să le mai moțeze la loc.

Defecțiunea a fost remediată.

Ing. Filip a venit la bord și m-a anunțat că va trebui să balastăm toate tancurile cu apă de la cheu deoarece pe 04.04. nava va fi urcată pe doc pentru a i se verifica etanșeitatea; la fel se va proceda și cu capacele magaziiilor, ca și cu hublourile laterale, care trebuie să fie etanșe. Îmi cere să adun echipajul în careul marinarilor pentru a fi discutat contractul și banii. Se vede că nu i-a trecut supărarea în urma hotărârii bucătăresei de a nu-i mai servi cu mâncare.

Mai târziu a sosit și agentul protector, care ne-a adus scrisori de acasă; cei care au primit, s-au bucurat.

Spre seară, directorul șantierului ne-a invitat la el în birou pentru a discuta evoluția lucrărilor în cele două

săptămâni scurse și stabilirea noilor lucrări.

Au participat: Ing. Filip, ing. John, ing. Borș, precum și eu, împreună cu șeful mecanic. După ședința de lucru, ing. Hang ne-a tratat cu mai multe feluri de mâncare chinezească destul de plăcută și cu un vin ușor dulceag delal lor, încât ne-am întreținut o oră și jumătate într-o atmosferă de caldă prietenie.

Pe data de 02 aprilie 1992 ne-a sunat directorul adjunct al Companiei, dl. Maria, care ne-a cerut să luăm în primire lucrările executate la navă de echipajele Șantierului Naval Ulsan.

A doua zi de dimineață, ing. Hang ne-a convocat în biroul său pe toți cei care participam de obicei, iar împreună am stabilit toate etapele acțiunii, urmând ca a doua zi să începem.

Echipajul navei a pregătit totul, iar șeful mecanic a balastat toate tancurile. Cu acest prilej au fost descoperite infiltrații în diferite puncte pe pereții magaziiilor, în care au fost bătute dopuri de lemn, până când va fi cobărâtă la apă nava de pe doc, urmând să se facă remedierile ulterior.

Odată urcată pe doc, a fost inspectată întreaga suprafață a corpului acesteia, urmărindu-se dacă are înfundături, precum și lovituri. S-a constatat că lipsește, în totalitate, chila de rulu (e formată din niște aripioare laterale fixată pe opera vie, sub apă), care menține echilibrul și stabilitatea navei în timpul ruliului provocat de furtună.

Inspecția a urmărit și dacă pe coca navei sunt lipite scoici, melci, iarbă, etc. Nu era nimic, dar au fost depistate câteva mici înfundări provocate de o punere pe uscat a navei. Cârma și elicea au fost găsite în stare bună, cu ochiul liber, dar când a fost făcută verificarea cu aparatul Rentgen, la cârmă au fost depistate câteva fisuri la sudurile făcute mai de mult, care puteau ceda cu timpul.

Au fost luate măsuri de remediere pe loc, acolo sus,

pe doc, deoarece la verificări participau și ing. John și ing. Filip.

La terminarea inspecției exterioare, tancurile au fost debalastate, iar echipajul a trecut la rașchetarea vopselei de pe bordajul exterior, iar după ce tabla a fost acoperită cu două straturi de minim de plumb, peste care au fost aplicate alte două de vopsea, lucru desfășurat pe durata mai multor zile.

În zilele în care s-a rașchetat bordajul și apoi s-a derulat sablarea, în jurul navei noastre și în interior plutea un praf negru, încât aerul era irespirabil. Mi se părea că nu se mai termină.

A doua zi a sosit la bord agentul protector, care ne-a adus aprobarea Companiei pentru echiparea bărcilor de salvare existente la bord, în conformitate cu prevederile Regulamentului de navigație.

Mai târziu a sosit și ing. Filip, care ne-a adus telexul sosit de la Companie, prin care ne anunță că ne-au fost trimiși 600 \$ pentru echipaj și medicamente, bani pe care agentul de protecție ni i-a adus în dimineața următoare.

La testele de etanșare a navei, inclusiv capacele magaziiilor, tancuri și tablouri, am participat eu, împreună cu ing. Borș, care am luat în primire lucrările respective.

I-am predat ing. Filip cele două proteste de mare de la punerea pe uscat a navei „Bârlad”, la Agigea și la Colombo, în vederea multiplicării și folosirii lor la lucrările ce se derulau la bord.

Ing. Filip a urcat pe cabina de comandă pentru a verifica catargul și instalația pentru antenele fixate pe el, care erau cam șubrezite.

O echipă de muncitori ai șantierului a demontat eclicea și cârma, au reparat defectiunile, apoi le-au uns și le-au montat la loc.

Când am împărțit indemnizația de străinătate fiecărui membru al echipajului, am reținut celor indisciplinați, care

au refuzat să lucreze două duminici, câte 5 \$ de fiecare. Au vociferat ei, dar când le-am arătat regulamentul, au tăcut.

Seara am dat liber echipajului, care a mers în oraș pentru a face cumpărături.

Spre sfârșitul săptămânii nava a fost coborâtă de pe doc. O priveam cât de frumoasă era și plutea semeață în bazinul din fața șantierului.

De la Companie solicitasem aprobare pentru ulei pentru sistemul hidraulic de manevre a capacelor magaziiilor și acesta a sosit abia pe 14 aprilie, în butoaie.

Seara am plecat în oraș, prilej cu care am trecut și pe la hotelul în care era cazat ing. Borș. Împreună cu el, am vizionat două filme pe video, iar după ora 22.00 m-am întors la navă.

În zilele următoare, la bord am avut două onomastici, mai întâi a lui Bogdan Popovici, apoi a șefului mecanic, Dumitru Ion, peste trei zile. Au fost sărbătoriți în liniște și a participat și ing.

Borș, care locuia cu noi de câteva zile.

Dimineața a început să plouă, dar ne-au sosit la bord alimentele comandate și extintoarele încărcate cu CO₂, însoțite de certificatele lor de garanție.

Mai târziu a sosit la bord ing. Filip, care ne-a adus un telex venit de la Companie în care se menționează că repatrierea echipajului nostru se va face pe continent, când va sosi schimbul.

Duminica următoare stabilisem să mergem în excursie în orașul PUSAN, aflat la distanță de 80 km de ULSAN, unde se afla șantierul naval. La ora 10.00 am urcat toți în autobuz și am plecat. Orașul se află situat pe malul mării, având o plajă și o faleză destul de largi.

Peste tot se găseau tarabe și comercianți care vindeau diferite mâncăruri cu „fructe de mare”, iar alții vindeau obiecte confecționate de ei din oase provenind de

la animale marine.

Ne-am plimbat pe faleză, apoi am băut câte o bere, iar la ora 16.00 ne-am urcat în autobuz și ne-am întors la navă.

Luni a sosit la bord agentul de protecție, care ne-a anunțat că în ziua următoare va fi adusă la bord stația radio și echipa care urmează s-o instaleze la locul stabilit. Dar noaptea a început să plouă și toată ziua a suflat vântul care au împiedicat fixarea stației radio. Abia spre seară s-a mai domolit vântul și a putut lucra macaraua care a ridicat-o la locul de montare, pe platforma cabinei de comandă. Abia în zilele următoare s-au putut face legăturile electrice, apoi testele tehnice, dar când au vrut s-o pună în funcțiune, tehnicienii au observat că lipsește un radio-telefon. Situația a fost rezolvată.

La 23 aprilie, de Sf. Gheorghe, am constatat că în echipajul nostru există mai mulți care poartă acest nume. Stroe, Oancea, Călin, dar și ing. Borș.

I-am felicitat pe toți, iar seara i-am sărbătorit cum se cuvine, cu ceea ce am avut la bord.

La ora 20.00 am fost invitați la conducerea șantierului pentru a discuta stadiul lucrărilor. Au participat: ing. Filip, ing. Borș, eu, șeful mecanic, precum și ceilalți comandanți și șefi mecanici de pe navele aflate în reparație în șantierul Ulsan. Directorul șantierului ne-a servit un cocktail și ne-a dat la fiecare participant câte un ou colorat ambalat în celofan, pe care scria un număr pentru tombolă. Îmi amintesc că a câștigat un obiect ing. Filip.

Sâmbătă am învoit o parte din echipaj să meargă în oraș pentru unele cumpărături.

Mai târziu a sosit la bord agentul de protecție care m-a anunțat că marți, 28.04 vom merge la Seul (capitale Coreei de Sud) cu avionul pentru a primi vizele prelungite pe carnetele de marinar ale echipajului, pentru care a luat

biletele necesare.

De asemenea, m-a anunțat că în următoarea zi vom merge la Notariat pentru autentificarea protestului de mare.

Duminica, 26 aprilie, prima zi de Paști, pe care l-am sărbătorit cu tot echipajul la bord, având cozonaci, ouă roșii, ciorbă de miel, friptură de miel, ceapă verde și câte o sticlă de bere pentru fiecare.

După masa de prânz am invitat la mine în cabină pe ing. Borș, șeful mecanic, șeful electricienilor, ofițerii II și III, ofițerul intendent și șeful RTG., cu care am mai băut câte un pahar de „whisky Balantine”.

Seara am plecat în oraș cu ing. Borș, apoi am mers în camera lui de hotel unde am vizionat două filme pe video, după care m-am întors la navă, în șantier.

Martți, conform înțelegerii, agentul de protecție a venit și m-a luat, am mers la aeroport, de unde am plecat cu avionul la Seul. Când am ajuns acolo, poua cu găleata. Abia am reușit să găsim un taxi care să ne transporte până la Ambasada noastră din Seul. Agentul meu m-a lăsat și a plecat în oraș să-și rezolve alte probleme.

Între timp un funcționar al ambasadei a aplicat vizele pe toate carnetele, iar eu m-am întreținut cu ambasadorul, care este un om blajin, cu o figură calmă și senină. Soția ambasadorului nostru m-a invitat la masă, iar la sfârșit m-a servit cu cafea și clătite.

Când a sosit din oraș agentul, acesta a plătit suma de 600 \$ pentru vize, după care mi-am luat rămas bun de la gazdele mele și, cu un taxi, ne-am întors la aeroport. Până la ora 22.00 am ajuns înapoi în orașul Ulsan, unde m-am despărțit de agent și cu un taxi m-am întors în șantier, la nava noastră.

În dimineața de 29 aprilie au urcat la bord 12 persoane de la Curtea Supremă din Ulsan, care m-au anunțat că ne va reține nava („Sunteți arestați!”)

Explicația lor era că pentru niște datorii pe care nu le-au plătit navele „Callatis” și „Breaza”. Din acel moment cele 12 persoane au rămas la bordul navei până pe data de 1 Mai, când a sosit de la Compania „Petromin” din Constanța, dl. Director Maria, care a rezolvat acea problemă.

Ziua de 1 Mai echipajul nostru a sărbătorit-o prin muncă, iar pe data de 02 mai, dl. Director Maria ne-a adunat și am discutat prevederile noului contract colectiv de muncă, precum și în legătură cu salariile. Au existat și unele nemulțumiri, dar în concluzie, directorul Maria a spus: „Dacă printre dumneavoastră există cineva căruia nu-i convine salariul, este liber să plece la Constanța pe cont propriu”.

Au tăcut toți. Nimeni n-a cerut să plece.

După acea ședință am trecut la mine în birou împreună cu din Maria, unde am verificat lucrările care fuseseră executate la navă și prețurile stabilite pentru fiecare.

În aceeași după amiază șeful de echipaj a venit în birou și a solicitat din Maria să i se aprobe plecarea la Constanța, fiind unul căruia nu-i convin condițiile impuse de Companie.

Directorul Maria a mers la conducerea șantierului naval unde a discutat cu managerul Hang toate detaliile privitoare la reparațiile executate la navă, precum și prețul ce urmează să fie plătit.

La 05 mai a fost ziua de naștere a electricianului Bănică, la sărbătorirea căruia a participat și din Maria, care l-a felicitat personal. Totul a fost frumos, dar la sfârșit marinarul Vasile Tudorache, care băuse mai mult ca de obicei, a avut o comportare necorespunzătoare.

Seara am plecat în oraș cu câțiva colegi din echipaj, iar după plimbarea prin parc, am consumat câte o bere, care mi-a produs dureri la stomac, care m-au ținut la pat

până a doua zi la prânz.

Peste o oră după masă, în biroul meu a intrat șeful de echipaj, care a adus cererea pentru repatriere, așa cum discutase mai înainte cu din Maria. Fiind decizia lui, n-am încercat să-l opresc.

Am transmis la Sindicatul Navigatorilor Liberi din Constanța procesul-verbal și celelalte documente de la ședința de alegeri sindicale care a avut loc pe navă la data de 10 mai 1992.

După amiază i-am amintit din Maria faptul că nu am primit indemnizația de străinătate pentru echipaj, iar acesta a discutat la telefon cu Marinescu de la Compania „Petromin”, în plată căruia ne găseam încă, dar din toate problemele discutate nu s-a lămurit nici problema banilor, nici ce vom face noi în perioada care urma după ieșirea navei din șantier.

Echipajul lucrează la bord conform listei de lucrări pe care am stabilit-o, deși afară a început să plouă din nou.

Dimineața Inspectorul Borș a plecat la Singapore. Mi-am luat rămas bun de la el și regret că pleacă pentru că este un bărbat minunat cu care m-am înțeles foarte bine, spre deosebire de ing. Filip.

Mai târziu am dat un telex la Companie prin care am cerut să-mi trimită Certificatul de naționalitate, care dă dreptul navei să transporte cereale.

A doua zi, din Maria m-a anunțat că a primit de la Companie un telex care se precizează că va urma repatrierea unei părți din echipajul nostru chiar din Uslan, iar odată cu ei vor pleca și R.T.G. Îl intendentul și electricianul de bord, pentru care schema a fost redusă. Am încercat să-i explic că cei trei sunt necesari la bord și propun să fie trecuți pe alte posturi, dar nu reduse posturile lor. O intervenție inutilă.

Seara am participat, din nou, la M.I.P.P. - întâlnirea din biroul directorului Hang la fiecare două

săptămânidirectorul Maria, Ing. Hang, eu și șeful mecanic, prilej cu care au fost definitivare lucrările de finisaj din ultima etapă de reparații sau remedieri.

A doua zi echipa de punte a vopsit suprastructurile din prova, iar cea de la mașini a curățat, a uns și a făcut probe la pompele de pe covertă; cu prilejul acestor operațiuni s-a descoperit că pompa care presează capacele de etanșare prezintă un hure destul de mare la pornire, pentru care a fost demontată și reparată.

În aceeași seară, după terminarea programului de lucru pe navă, am plecat în oraș cu ofițerul II punte, ne-am plimbat și am dat câte un telefon acasă, la familii, care ne spun că totul e bine.

Dimineață ne-a zâmbit un soare cald, care ne-a dat speranța de viață. Echipajul și-a continuat lucrul la bord. Mai târziu a urcat la bordul navei un expert japonez care dirijează testele de tanșitate la capacele magaziiilor de marfa, a tancurilor și hublourilor de pe navă. Pe parcurs s-au făcut testări și la instalațiile de deballastare și ballastare.

Am luat legătura cu conducerea Companiei pentru a lămuri problema indemnizației de străinătate pentru echipaj, de unde am primit răspuns că săptămâna următoare vom primi la Ulsan jumătate din suma prevăzută, iar cealaltă jumătate o vom primi când vom ajunge la Constanța. Când am informat echipajul despre acest răspuns, a protestat, adunându-se pe punte, cerând să vină din Maria. Dar acesta, fost ofițer la Marina Militară, a răspuns ca la armată, în fața soldaților: „Cine este nemulțumit, este liber să plece acasă pe cont propriu!”

În finalul discuției, acesta a promis că va încerca să rezolve problema banilor, ceea ce a liniștit echipajul, care și-a reluat lucrul.

În ziua de 24 mai am vorbit cu serviciul personal de la Companie, care mi-a precizat că vor trimite nouă oameni la Ulsan pe data de 29 mai, iar de aici vor pleca 14, așa

cum a dispus conducerea Companiei; printre cei ce pleacă, voi încerca să-l trimit acasă și pe motoristul Manafu, care este veșnic nemulțumit și îi instigă și pe alții la nesupunere.

Expertul japonez care a dirijat testele de etanșare a constatat mai multe deficiențe pentru care a cerut să se întreprindă măsuri de remediere și astfel că poate elibera certificatul de calitate. Printre defecțiuni au fost menționate: valvele din tancuri nu închid bine și curge apa din ele, iar sorbul este înfundat.

După remedierea acestora s-au făcut noi teste și a fost eliberat certificatul de calitate.

Pe la jumătatea lunii iunie am aflat și noi că nava „Felix”, sub pavilion românesc, a fost oprită și capturată de pirați la 15 mai

1992 în dreptul coastelor Somaliei, fiind abandonată de echipajul ei.

La data de 19.06. a sosit la bord domnul Olofson, reprezentantul firmei „PETROCLAV” din Norvegia, însoțit de din

Maria, care au inspectat nava de la covertă și până la santină. Se contura faptul că nava „Bârlad” va fi vândută și am avut o strângere de inimă, deoarece lucrasem atâția ani în funcția de Comandant pe ea.

A doua zi a urcat la bord agentul de protecție care ne-a adus orarul avioanelor pentru România și legăturile (Seul-Zürich-București Otopeni) pentru cei care urmau să fie repatriați.

Cu prilejul despărțirii de cei 13 membri ai echipajului care urmau să plece, am organizat o masă festivă pe care am dat-o în cabina mea. Bucătăreasa noastră a pregătit și niște calmari delicioși care au completat meniul. La masă au luat parte: din Maria, inspectorul Borș, întors din Singapore, dl. Moroianu de la Companie, șeful mecanic și șeful electricienilor, alături de cei 13 care plecau.

Întrucât se repatria și șeful mecanic, Dumitru Ion, i-am încredințat toate actele care trebuiau predate la Companie și a fost desemnat șeful grupului până când vor ajunge în țară. i-am condus în port de unde i-a luat o șalupă, apoi ne-am întors la bord, eu și căpitanul secund.

Pe date de 24 iunie Compania mă anunță, prin telex, că în următoarea zi vom primi oameni pentru schimb numai pentru mine, pentru căpitanul secund, ofițerii II și III, un marinar și un ospătar.

Deși doream să plec acasă, totuși îmi părea rău că nu voi vedea cum se comportă în marș nava noastră renovată, pentru care suportasem atâtea privațiuni și umilințe, luni la rând, întreg echipaj.

Nava „Bârlad” a fost luată de norvegieni, i s-a schimbat numele și portul, iar de atunci n-a mai ajuns niciodată în portul Constanța.

De la Oslo, din Maria a primit dispoziția ca de pe navă să plece și medicul de bord, ca și Bogdan Popovivi.

Când au auzit ceilalți că ei nu pleacă, au protestat, au verificat, dar în zadar.

Pe 26 iunie 1992 s-a anunțat că urmează să se producă un taifun în sudul Japoniei. După un calcul mintal, stabilesc că până la

Ulsan ar fi cam 1.000 MM, iar dacă aceasta se va deplasa cu viteza de 10 MM, nu va ajunge la noi sau ne va ocoli.

Cu prilejul transmiterii la Companie a stocurilor de combustibili existente la bord, am aflat că abia pe data de 1 iulie va pleca din România grupul care urmează să ne înlocuiască pe noi.

Azi este 29 iunie, Sf. Petru și Pavel. Îl felicit pe Petrică, comandantul navei „Rovine”, care se află în șantier pentru reparații.

Lucrez mereu ca să pun la punct actele navei, iar seara îmi pregătesc valizele pentru plecarea acasă.

Dar a doua zi agentul nostru de protecție mă anunță că grupul de la Constanța va sosi la Ulsan abia pe data de 03 iulie, iar noi vom pleca pe 10 iulie, întrucât Compania „Petromin” motivează că nu are bani pentru biletele de avion. Grea situație! Mă bucur, totuși, că voi ajunge în sfârșit acasă.

IV

De la Constanța la Aqaba-Karachidammân (Un voiaj complicat, nava având doi stăpâni)

În cursul lunii mai 1993 am luat în primire, în calitate de Comandant, nava „Horezu”, aparținând Companiei de Navigație „Romline” din Constanța, urmând să plec în voiaj în zona țărilor arabe cu un transport de laminate și alte piese grele.

La ora 7.00 pe data de 29 septembrie tot echipajul navei se află la bord, prilej cu care am cercetat lista de echipaj pentru a mă informa cu cine voi pleca în voiaj, deoarece nu-i cunoșteam pe toți -, cu unii dintre ei nu lucrasem niciodată.

După ce m-am informat dacă avem probleme tehnice la mașini, precum și dacă aprovizionarea navei cu apă, alimente, carburanți, piese de schimb și materiale de întreținere, s-a făcut corespunzător, mai avem o problemă: Navlositorul nostru a avut unele dificultăți cu încărcarea mărfii la bord din cauza grevei muncitorilor care au manipulat-o, pe probleme bănești, apoi a avut unele nepotriviri cu actele în fața organelor vamale. Toate aceste probleme au fost clarificate până la ora 21.00, când am putut anunța autoritățile portuare că nava este gata de plecare și așteaptă controlul acestora.

Controlul a durat până la ora 23.00, când a sosit la bordul navei pilotul, care ne-a scos din port în rada exterioară. După ce acesta a coborât, am pus de drum spre Bosfor. În larg am trecut pe lângă nava „Călugăreni” aflată în derivă pentru a executa o intervenție tehnică la motor.

Am intrat în strâmtoarea Bosfor, iar a doua zi navigam pe

Marea Marmara, aproape de strâmtoarea Dardanele, unde am găsit în derivă nava „Florești”, tot pentru niște probleme tehnice la motor.

După amiază am reușit să ieșim în Marea Egee și am pus de drum spre Port Said. Vremea era destul de frumoasă, marea liniștită, un vânt ușor din pupa travers, care permitea navei să înainteze cu viteza de 13, 5 Nd. Am transmis avizările necesare pentru cei interesați, iar la Companie am solicitat aprobările necesare pentru apă, alimente, carburanți și materiale de întreținere.

Pe data de 02 iunie am ancorat în radă la Port Said; fiind ora 10.00, cei de la pilotaj ne-au răspuns că este prea târziu să ne mai introducă în convoiul pentru tranzit prin canal, să așteptăm pentru a doua zi.

După amiază, în jurul orei 16.00 au mai sosit în radă și alte nave românești: Cozia, Călugăreni și Focșani.

Toate au fost incluse în convoi la ora 04.00 dimineața, după ce a fost achitată suma pentru operațiunea de tranzitare prin canal de către Companie.

Agentul de protecție m-a anunțat că vom primi proviziile aprobate de Companie după ce trecem prin canal în mers până când vom ajunge în canalul vechi.

Astfel că la ora 02.00 a acostat lângă noi barja care ne-a livrat combustibilii, iar a doua zi ne pregăteam să ieșim din canal, în Marea Roșie.

Am transmis avizările necesare, apoi când am ieșit din canal am pus de drum spre Aqaba (Iordania) luând-o spre stânga. Echipajul de punte a trecut la executarea lucrărilor planificate la bord, unii ocupându-se cu curățarea castelului și covertei, iar alții cu ungerea utilajelor de pe punte care se folosesc la descărcarea mărfurilor din magazii.

În mare am fost opriți și controlați de o navă a S.U.A.

făcând parte din misiunea ONU care a verificat marfa transportată și ne-a întrebat unde mergem? am răspuns că mergem la Aqaba, dar ni s-a recomandat să ne întoarcem și să mergem, mai întâi în Sudan, după care să ne întoarcem la Aqaba, stabilindu-ne ordinea în care să descărcăm marfa. În această situație am rămas în derivă și am anunțat armatorul, care a hotărât să respectăm recomandarea lor.

Echipajul este liniștit, iar bucătarul ne-a pregătit mici la grătar și salată de roșii cu castraveți.

Soarele torid încălzește puternic, încât la umbră se înregistrează o temperatură de 42° C, în timp ce aparatul nostru de aer condiționat este defect și ne lipsește și freonul, pe deasupra. Încercând să-l repare, tehnicienii noștri au găsit o țeavă spartă, pe unde s-a scurs tot freonul.

Datorită zăpușelii nu ne putem odihni în cabine, unde abia noaptea putem intra; pe la ora 20.00 pe mare suflă o briză mai răcoroasă.

Marea Roșie este calmă și ne deplasăm cu o viteză de 10 Nd., încât pe la prânz am ajuns în rada exterioară a portului Sudan, unde am ancorat. Acolo am găsit în ancoră nava românească „Mizil” și am vorbit cu echipajul ei. Comandantul ei îmi spunea că nava este „sechestrată” până când vom preda noi marfa.

Stând în ancoră, am pescuit, iar peștele prins l-am dat să-l facă bucătarul saramură, iar seara din cauza zăpușelii, am dormit pe covertă, pe un pat improvizat din scânduri.

În ziua următoare a sosit la navă agentul de protecție, adus de o șalupă, care m-a anunțat că nava noastră nu va fi introdusă la cheu în vederea descărcării mărfii, până când Compania nu va achita suma aferentă activităților de manipulare a mărfii.

Abia pe 19.06. am fost trași la cheu, iar la ora 14.00

au fost începute operațiunile de descărcare, care s-au oprit la orele 19.00. În port este foarte cald, nu adie niciun fel de vânt, iar odihna e imposibilă.

Am fost cu agentul de protecție și cu Comandantul navei

„Mizil” la Tribunal și am înlocuit nava lor cu a noastră pentru situația de sechestru, încât a doua zi, nava „Mizil” a putut părăsi portul Sudan.

A urcat la bord și controlul securității porture, care a luat toate pașapoartele echipajului și a plecat.

După ce marfa a fost descărcată, am fost scoși din port și am pus de drum spre spre Aqaba (Iordania) înapoi spre Nordul peninsulei arabe.

În timpul marșului am primit radiogramă din țară, prin care suntem anunțați că noul director general al Companiei este dl. Victor Moldovan.

De asemenea, am aflat că au început negocierile între sindicat și Companie pentru stabilirea noii grile de salarii.

Vinerea este ziua liberă (sărbătoare religioasă precum este duminica la creștini) a arabilor și nu se muncește.

Echipajul nostru, însă, lucrează în toate zilele săptămânii. Toți sunt la posturi, unii spală bărcile de salvare existente la bord, alții curăță gruiurile de la bărci, cu toate că este o căldură greu de suportat.

În portul Sudan am găsit și nava românească „Majestic”, comandată de Idu, cu care am discutat mai multe probleme. Ei încărcău sorg pentru Constanța și pe 15.06. urmau să plece acasă. Îmi spunea că a depistat transfugi etiopieni pe navă, încât mă sfătuia că la plecarea din port să facem un control sever la bord. De asemenea, m-a informat că Compania „Romiine” a făcut contracte cu arabii din zona Mării Roșii, astfel că vom lucra multă vreme cu ei.

În marș spre nordul Mării Roșii este ceva mai răcoare, întrucât a început să sufle un vânt moderat dinspre Nord, care a ameliorat și temperatura din cabinele noastre.

Luni ne-a oprit o altă navă militară franceză tot din misiunea ONU, care ne-a controlat tot echipajul de la bord timp de două ore, apoi a plecat, iar noi am continuat deplasarea spre Aqaba la ora 2230 unde am ancorat.

Pe data de 22 iunie la ora 12.00 a început operațiunea de descărcare a mărfii.

În aceeași zi a sosit la bord și agentul de protecție care m-a anunțat că din partea Companiei nu au fost trimiși bani pentru alimente, carburanți, materiale de întreținere, nici indemnizația de străinătate, care m-a supărat foarte mult.

Am aflat că în port se află și nava „Miercurea Ciuc”, am luat legătura cu echipajul ei, care mi-a spus că a venit aici din

Indonezia cu mai multe sorturi de mărfuri ambalate în saci, iar de aici nava merge în Sudan, de unde va încărca marfa pentru Turcia. Ne-au împrumutat și nouă o cantitate de freon, astfel că am reușit să punem în funcțiune aparatul de aer condiționat.

Comandantul se plânge că nu au primit nici ei bani pentru alimente de la Companie, iar aici vor fi obligați să cumpere alimente și apă cu bani cash din buzunarul lor, că altfel nu li se dă drumul să plece mai departe. Când au plecat le-am urat: „Drum bun și vânt din pupa!”

Pe data de 23 iunie s-a terminat de descărcat marfa din navă, iar pe la ora 14.00 am primit actele navei și pilot la bord care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a scos în rada exterioară a portului Aqaba, de unde am pornit spre Sud, spre strâmtoarea Babel-Mandeb, intenționând să ajungem în Karachi, în sudul Pakistanului.

Când am ajuns în largul Mării Roșii, echipajul și-a

reluat atribuțiile zilnice, curățând magaziile unde a stat marfa și pregătind magaziile pentru a primi noi mărfuri; pentru eventualitatea unei furtuni pe mare, au fost amarate toate obiectele existente pe covertă, iar capacele magaziiilor au fost bine închise și etanșate. Marea este liniștită și permite deplasarea navei cu viteza de 12 Nd.

Fiind soare și cald, am făcut plajă, lucrând pe covertă împreună cu echipa de punte, făcând și duș cu apă de mare.

După amiază am transmis la Companie operativele (mare și mică), după care am transmis toate avizările către cei interesați.

Căldura se menține sufocantă și în ziua următoare, iar aparatul de aer condiționat gâfâie din greu și nu poate face față.

De la Companie am primit o radiogramă prin care ne anunță că pe 20 iulie 1993 va trebui să fim în Addammâm (Arabia Saudită): fasole pentru Davao din Insulele Filipine, va trebui să încercăm.

În zilele următoare vizibilitatea este redusă din cauza unei vaporajii lăptoase care apare dimineața pe suprafața apei, la câțiva metri înălțime, probabil și pentru că apa mării are temperatura de 32 - 33°.

Mai târziu evaporajia a dispărut, iar echipajul a facut câteva exerciții în mare numite roluri de abandonare a navei, cu lansarea bărcilor în apă.

A doua zi, fiind duminică, am dat liber la bord echipajului, mai puțin celor aflați în serviciul de cart, ca să-și facă program administrativ în cabinle lor.

Temperatura aerului nu scade sub 49° C la umbră, dar în cabină văd că se menține la 28° C, cu tot aerul condiționat care funcționează.

Astăzi am avut ședință pentru alegerea noului lider sindical, precum și pentru alegerea Comitetului de cambuză, care va verifica modul cum se distribuie și

consumă alimentele intrate în cambuza navei (magazia).

Spre seară am ieșit din strâmtoarea Bab-El-Mandeb, apoi am intrat în Golful Aden, navigând aproape de Coastele Statului Yemen. Ne-a luat în primire o hulă de fund medie, deși aerul era tot cald. În dimineața de 29 iunie deja am simțit musonul din Oceanul Indian, care venea despre Sud. Spre norocul nostru acesta sufla din pupa navei noastre și ne sporea un pic viteza de deplasare, dar începuse să ne balanseze. În cabine scăzuse mult temperatura, ajungând la 10°-12° C, motiv pentru care căpitanul secund mi-a cerut să-i permit să se odihnească pe o canapea în cabina mea. În ziua următoare am fost anunțat că mai avem doar 45 tone apă potabilă la bord, astfel că am dispus să facem restricție pe toată navamai puțin la motor și bucătărie, ca să ne ajungă până în portul Addammân din Arabia Saudită, știind că mai avem mult de mers, mai întâi la Karachi și abia după aceea la Addammâm.

Încă în zorii zilei ne-a luat în primire o hulă puternică, în benzi repetate de 22°, deși vântul nu sufla cu forță prea mare.

Aceasta ne-a produs un ruliu groaznic, care ne-a făcut să oprim orice activitate pe covertă și chiar în interiorul navei, fiind preocupați să ne menținem în echilibru; la bucătărie nu s-a mai putut prepara hrana pentru acea zi.

În cabine obiectele au început să cadă pe podea și să se amestece unele cu altele. Pentru a mai diminua din balansul haotic al navei (în ruliu și tangaj permanent), am deviat cu câteva grade direcția de mers.

Am apelat serviciul de pilotaj din Karachi de câteva ori, dar n-am primit niciun răspuns până în ziua următoare, când ne apropiam de port și ni s-a indicat să ancorăm în larg unde vom rămâne două zile. Furtuna mai săzuse în intensitate și ruliul s-a mai domolit.

Căpitanul secund s-a îmbolnăvit, are o puternică nevralgie dentară, iar medicul nostru de bord nu-l poate ajuta decât cu calmante.

De la Compania noastră am solicitat hărți pentru golful Persic - zona Dammâm, precum și alimente, carburanți și materiale de întreținere, dar n-am primit aprobare decât pentru cloramină și fanerdor; abia în zilele următoare am primit și pentru materiale de reparații, dar tot fără hărțile solicitate.

Aflați în ancoră, echipajul a spălat nava, apoi am pescuit, neavând ce să facem, în așteptarea aprobării intrării în portul Karachi. Abia pe data de 03 iulie ni s-a comunicat să ne apropiem de intrarea în port și la ora 1:20 dimineața a sosit pilotul de bord care, ajutat de două remorchere de manevră și o șalupă pentru parâmele de legare, ne-a introdus în port, unde am acostat la cheu.

Descărcarea mărfii (piese grele metalice) s-a început la ora 730, iar mai târziu a sosit agentul nostru de protecție, însoțit de controlul portuar.

Agentul m-a informat că avem aprobare numai pentru alimente, iar în următoarea zi ne va aduce și o parte din banii reprezentând indemnizația de străinătate pentru echipaj.

La plecarea de la bord agentul l-a luat și pe căpitanul secund pe care l-a însoțit la cabinetul stomatologic. Unde i-a fost extrasă o măsea.

Dimineața a urcat la bord un medic, care a vaccinat trei membrii ai echipajului, apoi a sosit și agentul nostru care ne-a adus indemnizațiile și scrisori; eu nu am avut scrisori.

Peste o oră a acostat lângă noi o barjă, de la care am luat 265 tone de apă potabilă.

Mai târziu am ascultat un mesaj transmis de la Compania NAVROM, care anunță că a mărit suma reprezentând indemnizația de străinătate pentru

echipajele aparținând acelei Companii.

Ne-am bucuratm așteptând să procedeze la fel și conducerea Companie noastre.

În ziua de 05 iulie a sosit lângă nava noastră o macara plutitoare care a început să descarce piesele grele de la bord, operațiune care merge bine.

Pe la prânz a urcat la bord shiphandlerul care ne aprovizionează cu provizii, care m-a anunțat că nu are hărți pentru pilot, precum nici cloranină și fanerdor, încât suntem nevoiți să mai căutăm în alte porturi.

Spre seară am plecat în oraș, cu scopul să trec pe la Agenție, apoi am mers la bazar de unde am cumpărat două haine bărbătești din piele și una de damă, toate mărimea trei sferturi, apoi am dat un telefon acasă și am vorbit cu soția. La un moment dat telefonul s-a întrerupt și nu am mai putut reface legătura cu Constanța; în apropierea portului, am cumpărat un pepene galben în greutate de 7 kg, pe care l-am adus la bord.

Muncitorii care descărcau marfa din magazia H4 au fost neatenți și la manevrare a fost spartă țeava de sondă la tancul de combustibil, care a fost reparată foarte greu.

În noaptea care a urmat a plouat pentru prima dată de când ne aflăm în zonă, dar operațiunea de descărcare a continuat și a doua zi la ora 9.00 s-a finalizat. La bord au sosit agentul de protecție însoțit de primitorul mărfii, care ne-au adus actele navei și ale mărfii transportate. Peste două ore a sosit pilotul la bord, care ne-a scos în rada exterioară, de unde am pus de drum spre Addamman (Arabia Saudită).

Având și marfa (țevi) pentru Bahrain am dat o radiogramă pentru acest port, dar mi s-a răspuns că nu ne poate lua marfa, deoarece Compania n-a plătit taxele portuare prevăzute. Am comunicat acest fapt Companiei noastre. Cu acest prilej am cerut și aprobarea pentru bandă adezivă necesară etanșării gurilor de magazii.

Ajunși în Marea Arabiei ne-a luat în primire o furtună cu vânt năprasnic care suflă din vest, motiv pentru care nava noastră se înclină în borduri cu 25°, ceea ce împiedică echipajul să lucreze, iar cei aflați în carturi suportă greu, abia păstrându-și echilibrul; nu ne putem hrăni normal, farfuriile alunecând de pe mese.

Abia pe 09 iulie ora 02.00 am reușit să intrăm într-o zonă adăpostită de coastă, unde furtuna scădea în intensitate, ușurând munca echipajului pentru măturarea și spălarea magaziilor de marfa.

De la Companie am fost anunțat prin stație că trebuie să încărcăm fasole de la o Companie din portul Addammân, dar nu mi s-a precizat portul de destinație, ci doar cantitatea, care trebuie să nu fie mai mare de 6500 tone, la 60 indice de stivuire.

Pentru aceasta am fost nevoit să întocmesc Cargo-plan pentru marfa ce urma să fie încărcată.

În plină mare ne-am întâlnit cu nava românească „Mizil”, care mergea spre Bedi-Bunder (India), de unde urma să încarce marfa pentru Constanța.

Vremea este destul de frumoasă, dar este prea cald (34°-35° C) și ne deplasăm cu viteza de 4 Nd. și din cauza apei calde, motiv care ne determină să nu mărim rotațiile elicei.

Echipajul a scos pe covertă toate mingiurile (bare lungi de metal cu care se stabilizează marfa în magazii) și a pregătit magaziile pentru a primi o nouă marfă.

În jurul orei 430 am ajuns în rada exterioară a portului Bahrain unde am ancorat, iar la ora 730 a sosit pilot la bord, care ne-a introdus la cheu.

Imediat după ce nava a acostat, la bord a sosit controlul portuar, care a terminat destul de repede, apoi a sosit primitorul mărfii, iar după ce a văzut marfa, a reclamat că aceasta este plină de rugină; a venit Pand 1 (Poliția Portuară), care a fotografiat-o și ne-a asigurat că va

urmări descărcarea întregii cantități, după care a hotărât că marfa nu a fost afectată, iar rugina care a căzut peste ea a fost din condens, din ploi și chiar de la fabrica producătoare.

Fiind vorba de țevi metalice, procesul de ruginire este firesc, totuși nu au fost afectate.

Agentul de legătură m-a anunțat că de la Compania noastră s-a aprobat descărcarea cu ajutorul macaralei auto. Totuși, muncitorii portuari au manevrat inițial cu cranicile noastre de la bord, pe care le-au defectat unul câte unul.

La bord n-au sosit cloramina și varul cloros, dar agentul nostru de protecție n-a mai trecut pe la noi.

A doua zi am putut să mă plimb prin port și să constat că este foarte mare, care permite intrarea oricărui tip de navă, fiind un port nou, modern și foarte îngrijit și curat.

În port se aflau la cheu două nave militare americane și una franceză.

Până seara am pescuit, iar peștele prins i l-a dat nostromului, care a făcut o saramură foarte gustoasă.

— N-am mai primit nicio scrisoare din țară, mă anunță nostromul.

— Nici eu. Cine știe pe unde s-au rătăcit, prin ce port zac și ne așteaptă în zadar? i-am răspuns eu.

Pe 15 iulie s-a terminat descărcarea mărfii din nava noastră și totul a ieșit bine și am fost scoși din port.

De la Compania noastră am primit un telex în care eram anunțați că avem o comandă fermă din Dummam pentru Filipine (Manila).

Am trimis un telex la Dammân, care ne-a confirmat comanda, dar ne-a spus să ancorăm în rada lor exterioară, deoarece până în prezent Compania din Constanța nu a plătit taxele portuare.

Am dat radiogramă la Constanța în legătură cu acest

fot, apoi am avizat porturile interesate.

Pe data de 15 iulie dl. Eram de la Comp. Romline ne-a comunicat că ne-a aprobat indemnizațiile de străinătate pentru echipaj, apă și bandă adezivă.

Când am ajuns în apropierea portului Dammam am ancorat și i-am înștiințat despre acest fapt.

În dimineața următoare a început să sufle un vânt puternic, care ridica valuri mari, deși vremea continua să fie caldă. În pofida acestui vânt, echipajul a continuat lucrările de etanșare a capaceelor magaziiilor cărora le-a făcut și probele, pregătind totul pentru încărcarea mărfii pentru care fusese făcută comanda.

După două zile de stat în ancoră în bătaia vântului și valurilor, agentul nostru de protecție ne-a anunțat că putem lua legătura cu Portul Central, căruia să-i trimitem „Notice of readiness” (Notificare prin care nava este pusă la dispoziția încărcătorului sau descărcătorului, după caz). După acest notice am fost îndrumați să ridicăm ancora și să mergem lângă geamandură RTG 7, la intrarea în port, unde să ancorăm și să așteptăm. Ajunși acolo, am primit răspuns că vom intra în port a doua zi la ora 8.00 și am așteptat, iar echipajul a definitivat etanșarea navei.

A doua zi, însă, situația s-a modificat, abia la ora 9.00 am fost anunțați să ne mutăm lângă geamandura D13, amplasată pe un canal și unde am ajuns abia la ora 12.00. Acolo ne-am oprit, la bord a urcat un surveyor (controlor), care a verificat toate magazinele, după care ne-a eliberat certificatul cu mențiunea „apt pentru încărcare”. Tot acel controlor ne-a adus de la agent acte pe care le-am semnat, apoi i le-am înapoiat, iar acesta a plecat cu șalupa cu care venise.

Câteva zile nimeni nu ne-a mai băgat în seamă. Echipajul a vopsit puntea etalon, castelul navei și cabina de comandă, iar eu și căpitanul secund am amenajat cabina radiotelegrafistului, în care am instalat pe căpitanul

secund, încăperea fiind potrivită și pentru primirea autorităților portuare.

Am încercat să pescuiesc, în zadar, n-am prins nimic.

Pilotul a sosit la bord abia pe 20 iulie la ora 13.00 și în aproape două ore am ajuns la cheu unde ne-am legat cu bordul babord. Peste alte două ore a venit la bord și agentul nostru de protecție, care ne-a spus că vom încărca fasole, dar folia pe fundul magaziilor s-o punem noi, deoarece navlositorul nu are bani pentru asta. Nefiind trecut în contract în sarcina noastră, am refuzat. Am anunțat Compania-armatarul -, care a dispus să așezăm sacii cu marfa direct pe payol (fundul magaziilor), fără folie.

Astfel au fost încărcăți cei 7.000 saci, cu coeficient de stivuire 60 (factor de stivuire), încât după 24 ore de lucru fuseseră încărcate 140.0.000 tone marfa și ne-am mutat la o altă dană (manevră pe parâme), pe care am trecut-o în contul navlositorului.

Vineri nu s-a lucrat, fiind sărbătoarea arabilor.

De la Constanța Sindicaatul Liber al Navigatorilor ne-a transmis că se află în negocieri privind noul contract colectiv de muncă, ce va fi definitivat în următoarele două, trei zile. Ne-am bucurat mult de această veste, ca și de faptul că soția căpitanului secund a născut o fetiță sănătoasă și viguroasă. L-am felicitat pe căpitan și i-am făcut urări colegiale.

Încărcarea sacilor în navă merge bine, dar pe mine mă îngrijorează stivuirea lor, din două motive: nefiind realizat profesional, conform cerințelor, nu va încăpea toată cantitatea și ceea ce este și mai grav-dacă nu se așază marfa proporțional în magazii, se poate influența stabilitatea navei în marș, chiar și în staționare, existând pericolul „canarisirii” navei într-o parte sau alta, spre bordul unde încărcătura este mai grea; pe furtună pericolul crește, întrucât nava va suporta greu un raliu

dur.

În cazul navelor care au coridoare și se încarcă mărfuri în vrac (ex. cereale), încărcătura trebuie bine plasată în cele două borduri, separată la coridoare cu pereți din scânduri. Suprafața cerealelor trebuie uniformizată și deasupra acestora se așază rânduri de saci încărcăți, care asigură fixarea și stabilizarea întregii cantități din magazie.

Nava încărcată va intra mult în apă, dar va trebui să veghem ca ea să nu fie aproată, deoarece pe furtună, valul va trece peste covertă, peste cabina de comandă și va inunda gurile de aerisire și chiar capacele magaziiilor.

Pe 24 iulie a urcat la bord un agent de la Securitatea portuară, care a constatat că nu avem siguranțe la capacele magaziiilor, saulă la fiecare colac de salvare și plasa la scară. Vrând să mă amendeze, i-am dat și lui niște „atenții” ca și altora, după care a plecat, dar am remediat neregulile. Tot astăzi șeful mecanic și-a sărbătorit ziua de naștere și totul s-a petrecut frumos și în liniște.

A doua zi încărcarea mărfii s-a terminat și au apărut neînțelegeri cu încărcătorul, care susținea că noi am pontat mai puțini saci. Am chemat Surveyorul, care a verificat totul și a rezultat că au fost încărcăți mai puțin 94 de saci cu fasole.

Întrucât în nava mai exista suficient loc, am mai cerut încă 300 tone, dar acestea au venit abia la ora 20.00, operațiunea de încărcare prelungindu-se până la ora 2320. Cu prilejul semnării actelor, încărcătorul fiind supărat, a refuzat să dea „scrisoarea de garanție” pentru sacii mai puțin încărcăți și, în plus, nu a acceptat nicio remarcă pe vreunul din actele care însoțeau marfa, ceea ce am fost obligat să fac „Scrisoare de protest” pe care am trimis-o tuturor celor interesați în litigii, menționând că îmi rezerv dreptul să explic totul, acolo unde voi considera eu de cuviință. I-am dat un exemplar din scrisoare și

surveyorului care făcuse verificarea. În legătură cu conosamentele, am precizat că „semnez conosamentele sub protest”.

Cu aceste documente am plecat spre Manila, capitala insulelor Filipine pe data de 26.07.93, ora 430.

Aflați în marș, am dat radiogramă la Companie și am întrebat unde buncărez? (iau apă, carburanți etc) și mi s-a comunicat că aceasta se va întâmpla în portul KHORFAKKAN, pe coasta de est a Emiratelor Arabe Unite, înainte de strâmtoarea Ormuz.

Am transmis avizările necesare pentru bunkeraj, iar seara, în timpul marșului, căpitanul secund a făcut cinste echipajului de bucurie că are o fiică; eu i-am oferit un carton de țigări și o sticlă de whisky.

În ziua a doua, pe la ora 1.00, am ancorat în rada exterioară a portului KHOR-FAKKAN pentru bunkeraj. Noaptea am pescuit stavride pește mare regal și doradă, iar aproape o săptămână am stat în ancoră pentru că portul ne-a spus că nu ne va da nimic până nu plătește banii Compania noastră din Constanța, deoarece marfa pe care transportăm nu este pentru ei, ci pentru Manila.

Am întrebat Compania ce facem? Ne-a răspuns că nu sunt bani și să mai rămânem pe loc.

În această situație de așteptare am tot prins pește pe care l-a pregătit bucătarul, iar o parte din el l-am curățat și l-am pus la sare.

Într-o zi am fost anunțat că ni s-a defectat stația radio, iar tehnicienii noștri meșteresc la ea, cam sceptici, fiind vorba de niște diode.

Echipajul de punte face probe la bărcile de salvare, iar eu lucrez la dosarele navei. Seara am citit volumul II al cărții „Nobila Casă”.

Printre lucrări am găsit una trimisă de dl. Blenke de la Companie, care ne cere să raportăm lunar, la începutul lunii, pontajul care să cuprindă munca prestată de fiecare

membru al echipajului. Am transmis pontajul pe luna iulie la 04.08.93.

De la Companie am primit radiogramă care ne anunță că echipajul va avea o indemnizație de străinătate de 612 \$, iar eu 32 \$ pe zi.

Astăzi e duminică, 08.08 și pescuim toți; eu am pescuit trei dorade și am scăpat două dorade prea mari, care mi-au rupt meșina; iar ceilalți colegi au prins 20 dorade. Cel mai mult se bucură bucătarul, care spune că din căpățâni va face un borș foarte bun.

Azi la prânz am făcut un control administrativ prin cabinele echipajului, apoi i-am adunat pe toți în careul marinarilor și le-am adus la cunoștință cele constatate. Am prelucrat cu ei cele comunicate la Companie cu privire la indemnizația de străinătate, apoi normele de lucru în cadrul celor 8 ore de muncă, situația pontajului pentru fiecare, precum și banii ce ni se trimit pentru hrană, antidot, etc.

La data de 10 aug. 93, lângă nava noastră, care se găsea în ancoră, a acostat tancul de combustibil FAL.8, care a făcut bunkerarea între orele 500 - 700, semn că Compania virase banii necesari.

Am ridicat ancora și am pus de drum spre Manila, iar în marș am transmis toate avizările către cei interesați. Navlositorul ne-a cerut să-i transmitem toate devierile și întârzierile de la plecare. I-am transmis exact ceea ce s-a întâmplat.

Eu am cerut Companiei noastre să-mi transmită prețurile pentru alimente din țară și cursul dolarului pentru a putea întocmi statul de hrană la bord până la 31 iulie 1993.

Echipajul continuă lucrul la bord conform celor ce au fost planificate pentru fiecare zi, iar eu am definitivat calculele pentru fiecare, urmând că de la 1 august să aplicăm normele noi, de 4, 5 \$ pentru fiecare membru al

echipajului.

Navigăm pe Marea Arabiei, la început mai aproape de coastă sudică a Pakistanului apoi de-a lungul coastei vestice a Indiei.

Însă după ce am ieșit din zona adăpostită am fost luați în primire de o furtună puternică cu hulă de fund care nea imprimat un ruliu dur, cu înclinarea de 25° spre 30°. Pe navă și în cabine toate obiectele au fost răsturnate, împrăștiate.

Nicăieri nu se mai putea lucra, încât am dispus ca tot echipajul să stea în cabine excepție cei aflați în serviciul de cartoregătit să intervină în caz de nevoie. La ora zero timonierii au intrat în serviciul de cart la timonă, întrucât pe o astfel de furtună pilotul automat nu mai poate fi folosit.

Nava este zgâlțâită de furtună și trosnește din încheieturi, iar crainicele au căpătat joc și au început să sune în balamale, parcă clănțane.

Apa care a măturat coverta a dezlipit și banda adezivă de la capacele magaziiilor, care s-a dovedit a fi de proastă calitate, iar căldura din Golful Persic, la care s-a adăugat apă sărată, au desăvârșit opera.

Antenei de radio i s-au rupt suportii și abia a putut fi reparată, după ce a mai scăzut intensitatea vântului.

V

De la KHOR-FAKKAN la Manila

Am transmis la Companie o radiogramă prin care am explicat condițiile în care am obținut combustibilul, apoi despre furtuna care ne-a surprins, iar la sfârșit i-am întrebat de ce n-am primit apa carbogazoasă și laptele praf?

Astăzi este 15 august, Sfânta Maria, ocrotitoarea navigatorilor, dar nu ne-a contactat și nu ne-a felicitat nimeni, cum se obișnuia altă dată. Singura noastră bucurie a fost că vremea pe mare s-a mai îmbunătățit, iar echipajul

poate lucra la bord.

După amiază începe să plouă și temperatura aerului scade din nou, pe măsură ce crește umiditatea.

Navigăm aproape de coasta vestică a Indiei cu o viteză medie de 10, 5 Nd. toată noaptea, iar a doua zi a ieșit soarele, ziua a fost fără vânt, fără valuri, permițând navei să se deplaseze în siguranță.

Abia în ziua următoare am primit radiogramă de la Companie, prin care dl. Dir. General Moldoveanu ne felicită în contul zilei marine și ne anunță că va trimite acasă familiilor noastre salariile ce ni se cuvin.

Pe data de 17.08 am primit o altă radiogramă prin care dl. Tălângă ne comunică faptul că ne-a aprobat piese pentru M.P., pe care noi nu le-am cerut, în schimb n-a amintit nimic despre cele pe care eu le cerusem mai înainte. De aici trag concluzia că Compania nu vrea ca această navă să se mai întoarcă în țară, așa cum s-a întâmplat și cu nava „Bârlad”.

În aceeași zi am ajuns în dreptul portului „Dondra”, înaintăm cu 11, 5 Nd și 110 rotații pe minut la elice, pe un vânt slab și timp răcoros. Echipajul sudează pontilii și balustrăzile la cranice, pe care le și vopsesc, precum și suportii proiectoarelor laterale ale navei.

Ajutat de lemnarul nostru, eu confecționez niște rafturi pentru ghivecele cu flori din cabina mea.

Noaptea a început să bată vântul din tribord travers, iar spre dimineață s-a întetit, ridicând valuri care năvălesc puternic din tribord, trec peste covertă și ajung până pe cabina de comandă, măturând totul în cale; apa pătrunde în magazii prin gurile de aerisire.

Calculez în gând distanța până la Manila și rezultă că vom ajunge acolo abia în zece zile.

Am dat avizările necesare pentru cei interesați, apoi am intervenit la Companie cu o nouă radiogramă, repetând solicitările anterioare.

Ocolim prin sud insula Ceylon (SRI-LANKA), apoi trecem, tot prin sud, de insulele Nicobar pentru a ajunge în Nordul insulei Sumatra. Suportăm greu musonul.

Am navigat toată ziua pe o mare relativ calmă, iar spre seară am intrat, din nou, într-un nod de furtună. De la Companie am primit o radiogramă prin care ne anunță că în Marea Chinei de Sud s-a format un ciclon, care este foarte periculos. Nu ne îngrijorăm deoarece până acolo mai avem o distanță destul de mare. Mai grav este anunțul că în strâmtoarea „Malaca” de care ne apropiem, ca și în zona portului Singapore și insula Borneo și în Filipine, acționează pirați, care sunt dotați cu armament, șalupe rapide, care acostează lângă nave, urcă la bord, jefuiesc și ucid, etc. Pentru a preveni orice eveniment, am instruit echipajul, pe care l-am instalat la prova, pupa și în bordurile navei, înarmați cu răngi, iar pe covertă am pus „maniei” cu jet puternic de apă și proiectoarele în funcțiune; radarul a rămas, de asemenea în funcțiune, deoarece pe canal (în strâmtoare) sunt multe nave. Noaptea am intrat în strâmtoarea Malacca și am scăpat de furtună, încât navigăm încet, dar nu ne mai zgâlțâie valurile provocate de muson, ceea ce ne face să răsuflăm ușurați.

Spre dimineață ne apropiem de Singapore, port liber (port free) pe care îl ocolim prin Sud, traversând ecuatorul pentru a ne îndrepta spre Manila.

În Singapore există un bazar de unde navigatorii se pot aproviziona cu tot felul de obiecte mai ieftine, precum și cu alimente și combustibili, așa cum în Europa este Gibraltarul, iar în Marea Roșie golful Aden. Ne întâmpină o căldură sufocantă, iar noi nu stăm prea bine cu freonul pentru aer condiționat.

Înaintăm încet, dar lin prin strâmtoare, cu proiectoarele aprinse și oamenii la posturile stabilite, până când am trecut prin zona „On fathom bank”, apoi am

navigat pe pase dirijate până în Singapore.

Pe data de 23 august dl. Tălângă revine cu o nouă radiogramă prin care ne anunță că piesele M.P. vor sosi în portul Manila pe 24.08, dar despre alimente, carburanți, piese de schimb, materiale pentru navă, precum și indemnizația noastră de străinătate, nu amintește nimic nici de această dată.

În ziua care a urmat navigăm în apropierea Coastei de vest a insulei Borneo și am avizat Manila pentru 5 zile, de la care am primit radiogramă prin care ne explică faptul că marfa pe care noi o transportăm nu era pentru Manila, ci pentru portul DAVAO, din insula Negros, în insulele Honduras. În acest sens, Agenția din Manila nea cerut telefonul Companiei noastre, pe care i l-am dat.

Înștiințez și eu Compania în legătură cu noua destinație, ca să nu mai bâjbâie, dar nu ne e de folos.

Am trasat pe hartă noul drum spre Davao, un port aflat la Oceanul Pacific la 200 Mile Marine distanță de Manila, capitala Filipinelor.

De la Companie ne-a fost transmisă o radiogramă prin care dl. Eram ne anunță că ne-a aprobat banii pentru alimente, antidot, combustibili, apă și materiale pentru întreținerea navei, precum și indemnizația de străinătate, doar pentru 15 zile.

Navigăm prin apele Mării Chinei de Sud cu viteza de 11, 5 Nd. și plouă toată ziua și noaptea, însă vântul care ne însoțește suflă din pupa, iar curentul este în direcția noastră de mers, care ne avantajează.

Am transmis avizările de cinci zile, apoi în zilele următoare am intrat în Mare Sulu, prin strâmtoarea Babalak, pe care am traversat-o fără hartă. Norocul nostru a fost că traversarea s-a produs ziua. Mai greu nea fost pe 29 august când am intrat în Marea Celebes din Oceanul Pacific, când ne-a prins o ploaie densă, tropicală, care ne-a bătut toată ziua și o parte din noapte.

A doua zi ne-a întâmpinat o vreme frumoasă, cu soare cald, care ne-a permis să deschidem capacele magaziiilor pentru aerisirea mărfii. Cu acest prilej am constatat că apa din ploii și furtuni nu a pătruns în magazine, doar praf de rugină a căzut peste saci, care a fost măturat.

Pe la ora 19.00 s-a pornit „din nou, ploaia, care ne-a obligat să închidem magazinele.

Prin stația radio am vorbit cu „Energeticul” din Constanța, care ne-a comunicat să ne adresăm pentru ulei de motor la „Castrol” Hamburg, specificând să fie trimis la Davao.

Când am ajuns în strâmtoarea prin care urma să ajungem în portul Davao, ne-am oprit și am anunțat serviciul de pilotaj, care a venit peste două ore și jumătate, și care a încercat să ne introducă în port, dar ne-a pus cu prova pe uscat, de unde ne-a scos abia în dimineața următoare când a venit marea înaltă, care a crescut nivelul apei. Abia la ora 23.00 am reușit să acostăm la cheu. Strâmtoarea în cauză este foarte îngustă și nu figurează pe nicio hartă.

La ora 7.00 a sosit la bord agentul de protecție, iar la ora 8.00, după controlul portuar, s-au deschis magazinele de marfă și a început descărcarea.

Agentul nostru de protecție era și **shipshandler** care ne-a anunțat că a primit banii de la Companie și ne va aduce toate proviziile aprobate.

La descărcarea magaziiilor s-au spart două țevi sub presiune, care au fost reparate.

Agentul ne-a adus și scrisori; am primit și eu una de la Aurora, care m-a bucurat, deși sosise în Davao în iulie, iar noi eram în 30 august.

În ziua următoare agentul de protecție ne-a adus o veste plăcută de la Constanța: nava „Horezu” fusese luată în locație de către dl. Jercan și imediat ce se va încheia operațiunea de decărcare a mărfii în portul Davao, va avea

un nou stăpân, Comp. „Conav”.

La bord au început să apară cazuri de indisciplină, beții, unii au refuzat să mai lucreze, ceea ce m-a determinat să mă gândesc la unele măsuri.

Seara agentul m-a invitat în oraș, împreună cu șeful mecanic, am mers într-un restaurant unde am mâncat preparate chinezești și am băut bere. În dimineața următoare am adunat tot echipajul în careul marinarilor și am discutat cazurile de indisciplină, i-am ajunțat că le-am suspendat ora liberă pentru servitul cafelei, iar dacă abaterile se repetă, voi fi nevoit să-i trimit în țară pe cei vinovați.

De această dată indemnizația de străinătate de la „Romline” am primit-o pe 15 zile, urmând ca restul s-o primim de la noua Companie.

Odată cu indemnizația de străinătate, agentul de protecție ne-a adus și certificatul de siguranță radio, precum și carnetele de marinari cărora le-a prelungit viza pe o lună de zile. Mi-a adus și protestul de mare. În cursul aceleiași zile Compania „Conav” ne-a cerut stocurile de combustibil și ulei, întrebându-mă dacă ne sunt suficiente să ajungem în portul Singapore la care am răspuns pozitiv. De la Agenție am vorbit acasă, iar soția mi-a spus că totul este bine, cu excepția soacrei (mama ei), care are unele probleme de sănătate.

Descărcarea mărfii continuă, deși mai plouă ușor, din când în când. Echipajul execută lucrări la bord, iar cei de la mașini se ocupă cu curățarea sorburilor și a valvelor de fund din magazii.

Azi am sancționat doi membri ai echipajului cu mustrare-avertisment scris: nostromul care a plecat în oraș fără aprobare în timpul programului de lucru și unul dintre timonieri, care era în serviciul de „vardie” la pasarela de intrare pe navă și își părăsise postul, fiind găsit în cabina nostromului.

Lângă nava noastră a acostat o barjă, de la care am luat 130 tone apă.

Agentul de protecție ne-a anunțat că n-a mai primit niciun ban de la Compania „Conav” și nu ne poate aprovitiona în vederea plecării, așa că până luni nu vom ieși din port, chiar dacă se termină operațiunea de descărcare a mărfii. Și eu sunt îngrijorat în legătură cu viitorul navlu (încărcătura-marfă) deoarece nu știu unde vom merge de aici, din portul Davao.

La data de 5 septembrie 93 operațiunea de descărcare a mărfii s-a încheiat, ieșind lipsă 146 saci, pentru care s-au făcut remarcile corespunzătoare în documentele de predare a mărfii, cu prilejul semnării lor. De la primitorul mărfii am primit scrisoare de confirmare că marfa a sosit în condiții bune de păstrare și transport.

Astfel că la ora 1030 a sosit pilot la bord, care ne-a scos din port în rada exterioră A, unde am ancorat în așteptarea plății D.A. și pentru aprovizionarea navei cu alimentele pentru drum.

Echipajul a măturat magazinele și le-a pregătit în vederea primirii altor mărfuri, iar tancurile au fost balastate și presate pentru a echilibra nava (asieta de drum) lipsită de marfă.

Compania „Romline” ne transmite printr-o radiogramă că din momentul ieșirii din portul DAVAO, am trecut în managementul Companiei „Conav Shipping” Constanța. Era o confirmare oficială.

Am coborât pe o plută lângă navă, împreună cu un marinar, am verificat pescajele, prilej cu care am vopsit și marcat și pescajele din pupa.

În aceeași zi, prin radiogramă, dl. Eram de la Companie „Romline” mi-a cerut operativă navei, dar nu i-am putut-o da întrucât nu am istoricul la bord.

De asemenea „Energeticul” ne cere să trimitem stocurile de ulei și carburanți, pe sorturi, până la data de

08 sept. 93, când nava „Horezu” a fost preluată de Compania „Conav”.

Pe data de 11 septembrie agentul de protecție ne-a adus actele mărfii predate și permisul de plecare.

M-a anunțat că Compania a trimis banii prin NAVLOMAR LONDON, dar n-a găsit decât patru butoaie de ulei „MOBIL OIL”, și va lua restul de la firma „Shell”.

Acest agent s-a dovedit a fi neserios și hoț, întrucât nu mi-a adus hărțile pe care le-am solicitat, nici alimentele trecute în acte, deși erau plătite, iar facturile nu le-a mai adus, pentru că trebuia să restituie 5% bani cash. Abia a așteptat să scape de noi.

La ora 1730 am ridicat ancora și am pus de drum spre Singapore. Noaptea am primit o radiogramă de la Compania „Conav”, care spune ceva despre unele porturi din insulele Borneo, însă radiotelegrafistul nu a recepționat-o în întregime și așteaptă repetarea ei.

Echipajul navei s-a dovedit necorespunzător în acest voiaj; este leneș, certăreț și unii sunt bețivi. Noroc că plouat și ne-a spălat coverta.

În seara de 12 septembrie pe la ora 23.00 trecem prin strâmtoarea Babalac, spre Marea Chinei de Sud, apoi punem de drum spre Singapore, unde vom fi aprovizionați cu cele necesare și vom afla portul de unde urmează să încărcăm altă marfa.

Marti, 14 septembrie ne-a plouat tare, încât ne-a inundat magaziiile, iar zgomotul produs ne-a împiedicat să luăm legătura, prin stație, cu Compania. După ce a stat ploaia, s-a trecut la scoaterea apei din santină și din magazii, dar s-a spart blocul pompei de santină, care a trebuit reparat mai târziu.

Compania ne-a anunțat, prin radiogramă, că vom primi la

Singapore alimente, apă, carburanți, ulei, etc. și ne-a dat numele și adresa agentului. Pater Simca ne-a cerut să-i

transmitem parcursul navei noastre, ceea ce am făcut.

Am apelat Compania „Romiine”, de la care am solicitat diferența de indemnizație de străinătate și așteptăm răspunsul.

La bord am un motorist, Trifu Ghe., foarte recalcitrant, care agită echipajul; a mai făcut-o și în alt voiaj, cu Comandantul navei dinaintea mea, când a îndemnat echipajul să facă grevă.

Trecem mai jos de Ecuador și intrăm în strâmtoarea „Malacca” unde știm că putem avea necazuri cu pirații pentru care dublez posturile de veghe pe covertă, împreună cu toate celelalte măsuri tehnice.

Vineri, 17 septembrie la ora 15.00 am ancorat în rada exterioară a portului Singapore, iar la ora 16.00 am primit pilot la bord, care ne-a introdus în port.

Imediat a urcat la bord agentul de protecție, care m-a anunțat că nu ne-a adus nimic, deoarece n-a primit, încă, niciun ban de la Companie. La plecare, acesta a luat actele navei și carnetele de marinari pentru viză.

A doua zi mi-a fost instalat un telefon portabil în cabină și am vorbit cu dl. Torlacu de la Compania „Conav”, care m-a asigurat că voi putea vorbi și cu dl. Dir. Grai Jercan a doua zi de dimineață.

Când a revenit la bord în altă zi, agentul nostru mi-a adus un telex privitor la provizii și altul în care se spunea că se preconizează un contract pe durata de șase luni cu un navlositor din Dubai (Emiratele Arabe).

Am stabilit cu agentul că în două zile să poată scoate echipajul în oraș Singapore, cu o șalupă, iar pentru mine, căpitanul secund și șeful mecanic, să asigure o șalupă specială care să ne ducă la Agenție în vederea rezolvării unor probleme cu Compania.

În portul Singapore am găsit navele românești „Mehedinți” și „Polar 5”, care stau în port de patru luni, respectiv de 9 luni de zile.

La Agenție am găsit un telex transmis de Compania „Conav”, în care ne indică porturile Belawa și Shanton, de unde urma să încărcăm marfa pentru Port Said, Alexandria și un port din Marea Adriatică. Mai departe se menționa faptul că în ziua următoare vom primi banii pentru provizii, iar Navtextul (stația radio prin satelit) a plecat din Londra spre Singapore pentru noi.

Am vorbit la telefon cu dl. Dir. grai Jercan, apoi cu dl. Grădinaru, directorul comercial. În agenție am găsit pe domnii Buzatu de la Registrul Naval Român, care urma să ne elibereze certificatul de siguranță radio valabil până la 14.05.94 și dl. Dumitrache din partea NAVROM. De acolo am mers în oraș am făcut multe cumpărături: eu am cumpărat un televizor „Sharp” și o mini mașină de cusut, iar căpitanul secund și-a cumpărat un televizor și un radio.

Am dat un telefon acasă, iar soția m-a anunțat că mama ei a murit în chinuri groaznice.

Căpitanul a adunat echipajul a doua zi și le-a adus la cunoștință tuturor că vom aștepta la Singapore până când se va perfecta un contract de navlosire, iar în această perioadă vom primi banii numai pentru hrană și piese de schimb. Era 23 septembrie și echipajul s-a revoltat, motivând că vor munci numai când vor fi plătiți și numai pentru cât vor fi plătiți.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecție, care m-a anunțat că urmează să ne viziteze Pand 1, pentru a face o verificare amănunțită a navei, întrucât va intra în folosință altei companii și cu asigurarea.

La ora 14.00 a sosit și NAVTECUL, care trebuia să fie montat cu mijloacele proprii de care dispunea nava.

După verificarea complexă a navei, Pand 1 a făcut un raport în care a menționat că aceasta este ruginită, iar ofițerii sunt nepregătiți profesional; la bord există extinctoare care nu funcționează, hărțile nu sunt corectate la zi.

L-am informat pe dl. Jercan cu cele întâmplute, acesta m-a întrebat dacă neregulile pot fi remediate, la care am răspuns pozitiv, lucrurile stând mult mai bine decât notase inspectorul respectiv.

În finalul discuției, din Grai mi-a spus că ne va trimite bani pentru alimente și materiale de întreținere.

Echipajul a schimbat încărcătura extintoarelor și a făcut proba bărcilor de salvare, care abia fuseseră curățate și vopsite și a continuat remedierea tuturor celor menționate de inspector, încât pe 01.X.93 când acesta a revenit la bord și a reверificat lucrările, ne-a eliberat certificatul favorabil. În urma acestui gest, l-am oprit la masa de seară și a fost mulțumit de modul cum s-a lucrat, dar și cum l-am tratat.

Menționez că pe 29. sept. a fost ziua de naștere a ofițerului electrician, căruia i-am permis să-și sărbătorească ziua în mijlocul echipajului, dar pe la ora 22.00 căpitanul secund s-a îmbătat, ca de obicei, și a vrut să se bată cu un alt subaltern, iar eu am intervenit și am aplanat altercația, pentru care el m-a jignit. Deși este ofițer tânăr și capabil, alcoolul îi dăunează foarte mult, bea foarte des și se comportă execrabil, nu se poate abține de la alcool.

În următoarea zi Compania ne sfătuia să facem aprovizionarea și să fim pregătiți să plecăm spre India cu care se preconizează încheierea unui contract de navlosire. Am dat liber echipajului-fiind și duminică - să-și facă ordine în cabine și să se mai odihnească, în așteptarea instrucțiunilor Companiei.

Seara am ambarcat 200 tone de apă potabilă, după care am primit telex să plecăm la Cochiru-India pentru a transporta mărfuri generale în M. Mediterană. Pe data de 06. octombrie am părăsit Singapore, intrând din nou în strâmtoarea Malacca.

Lăsasem portul Singapore în dreapta, un ținut cu

vegetație luxuriantă, unde palmierii coborau până la malul mării. Vedeam maimuțe cocoțate în copaci, care aruncau cu nuci de cocos.

În canalul strâmătorii Malacca navigam cu viteză redusă și cu prudență sporită pentru a ne apara de pirați, motiv pentru care am reptat măsurile de securitate la bord, cu posturi duble de veghe și mijloace tehnice.

Am întâlnit unele bărci și vapoare pescărești care treceau prin fața navei noastre, tăindu-ne calea fără să se sinchisească. Noaptea a fost mai și mai greu, întrucât a început să plouă de nu se vedea la câțiva metri, apoi s-a instalat ceața și exista pericol de abordaj cu alte nave care navigau din sens opus. Mergeam numai cu proiectoarele aprinse și la limina lor, peștii zburau prin aer și aterizau la noi pe covertă; cei de la punte îi prindeau și îi adăposteau, până la un loc favorabil.

Am transmis avizările necesare la Cochiru, apoi la Compania noastră din Constanța, iar pe 08 octombrie am ieșit din strâmtoare și am pus de drum spre portul Cochiru. În mare ne-a întâmpinat o furtună năprasnică, cu hulă de fund, care ne ținea numai în ruliuri și în tangaje, iar viteza de deplasare scăzuse de la 2 Nd. Am urcat pe puntea de comandă să văd dezvoltarea stihiei și m-a cuprins îngrijorarea. Totul era un infern în care nava se putea rupe în două, ajungând în mod repetat pe creasta înaltă a unui val uriaș; din borduri alte valuri puternice loveau cu forță, gata să spargă bordajul și toată partea metalică vibra intens.

Am rămas toată noaptea cu ofițerul de cart și timonierul, în cabina de comandă, așa cum obișnuiam de câte ori ne surprindeau furtuni puternice.

Din când în când se auzea motorul principal turat la maxim, semn că pupa și elicea sunt afară din apă, motorul învârtindu-se în gol, după care comanda era acoperită de un val uriaș, care trecea peste noi, spălând coverta. Sub

bordaj, sub burta navei se aud bubuituri puternice, ca niște uriașe ciocane pneumatice, care lovesc la intervale egale.

Trebuia să ajungem la Cochiru pe 13 octombrie, dar furtuna ne întârziase. Am întocmit „Protest de mare” ca justificare a întârzierii, pe care urmează să-l autentificăm la Notariat. Pe la prânz forța vântului mai scade puțin și reușim să ne deplasăm cu viteza de 9 Nd.

De la Companie primim o radiogramă prin care ne anunță că ni s-au aprobat banii necesari pentru aprovizionarea cu alimente, carburanți, apă și materiale pentru întreținerea navei, însă indemnizația de străinătate urmează s-o primim când vom ajunge în Port Said.

Vântul se mai domolise puțin și speram să ajungem cu mai puțină întârziere la Cochiru. Am transmis avizările de 48 ore și pe

13 oct. ora 1630 am reușit să ajungem la geamandura din dreptul portului Cochiru, unde am ancorat. Serviciul de pilotaj ne-a trimis pilot la bord la ora 18.00 care ne-a introdus în port.

Imediat ce am acostat la cheu, la bord a urcat agentul de protecție și autoritățile portuare, care au executat controlul navei, după care au rămas la masă și ceva băutură de la bord.

De la agent am aflat că urmează să încărcăm ceai și cafea la capacitatea maximă a navei, pe care le vom transporta în Tripoli (Libia lui Gadafi).

Pentru aceasta a fost necesar să întocmesc un cargoplan, ceea ce am făcut în zilele următoare, înainte de începerea operațiunii de încărcare.

În jurul orei 12.00 am plecat în oraș cu agentul protector, cu scopul de a trece pe la Notariat în vederea autentificării protestului de mare, apoi am rămas în oraș la un restaurant, unde au venit apoi, căpitanul secund și șeful mecanic.

A doua zi, 15 octombrie, au sosit la bord agentul nostru de protecție, împreună cu reprezentantul navlositorului și agentul mărfii ce urma să fie încărcată pe navă. Mai târziu a sosit și din Comp. Navlositor.

Spre seară am primit de la „Romiine” o radiogramă prin care dl. Director Gancea ne solicită trimiterea stocurilor de ulei și combustibili pe care le aveam înainte de 08 sept. 93, când nava a fost preluată de Compania „Conav”.

Duminică 17 oct. nu se poate lucra afară întrucât plouă tare și există pericolul să pătrundă apa și în magazine, peste marfă. A plouat toată noaptea și a doua zi până aproape de prânz, după care a stat și a fost reluată operațiunea de încărcare.

Muncitorii nu respectă normele privind stivajul mărfii, deși le-am atras atenția de mai multe ori, iar sacii cu cafea sunt manevrați cu cârlige metalice, care rup și curge marfa pe jos. Pentru aceste motive am întocmit „Scrisoare de protest”, pe care am înmănat-o agentului de protecție s-o autentifice la Notariat.

La închiderea magaziei nr. 4, s-a spart o țeavă de presiune de la capac și a curs ulei peste sacii abia aranjați; au fost scoși sacii și curățați de ulei, iar țeava a fost reparată, după care s-a închis cu grijă capacul, care a fost etanșat cu bandă adezivă.

Șeful mecanic a depistat că există pierderi de apă tehnică, iar pentru a opri pierderea, a închis toate robinetele, urmând să ne spălăm cu apă din sticlă, pentru a ajunge apa la mașini și bucătărie până la Port Suez, deși încă n-am plecat din portul Cochiru. Trebuie descoperită cauza pierderii apei.

În zilele de 18 și 19 octombrie a plouat neîntrerupt, ceea ce mă îngrijorează pentru că nu se poate lucra, și, în plus, intră apă în magazine. Abia în ziua de 20 oct. s-a oprit ploaia și am putut scoate apa din magazine și din santină.

Printr-o radiogramă Compania Conav ne înștiințează că ne-a trimis 2200 \$ pentru provizii, dar shipshandlerul nea adus marfa numai de 1300 \$; deoarece diferența de bani nu se specifică la ce s-o folosim, vom cere explicații la Companie.

Pe data de 22 octombrie s-a terminat operațiunea de încărcare a mărfii, toate actele au fost semnate iar la ora 20.00 a sosit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului, de unde am pus de drum spre Tripoli.

Fiind vreme frumoasă echipajul lucrează pe covertă la asigurarea capacelor magaziiilor și etanșarea lor cu bandă adezivă.

Trecem printre insulele Lacadive cu o viteză de 11 Nd., iar dinspre N-V suflă un vânt cald.

Ofițerul radiotelegrafist mă anunță că ni s-a defectat stația radio prin satelit și mergem pe bateriile de avarie. Am dat o radiogramă la Companie unde am raportat defecțiunea respectivă.

Mai târziu am dat radiogramă și la Compania „Romiine”, solicitând să ne trimită indemnizația de străinătate restantă, la Port Suez unde urmează să ajungem în câteva zile. Pentru că aceste drepturi bănești nu au fost plătite de trei luni de zile, echipajul este iritat și răbufnește din când în când.

Datorită defectării stației radio prin satelit, am revenit la orientarea după soare și alți aștrii cereștri ridicând drepte în înălțime în raport de meridian, până când stația va fi pusă în funcțiune din nou.

Ne apropiem de Capul Somaliei, urmând să intrăm în Golful Aden. Trimitem radiogramă la Compania Conav, căreia îi solicităm să ne trimită suma de 33.000 \$, reprezentând dreptul de indemnizație pentru echipaj. Compania ne asigură că ne va trimite suma respectivă la Port Suez.

Vremea este frumoasă, favorizând echipajul să lucreze afară, pe covertă.

Mărți, 26 octombrie este Sf. Dumitru, iar Dumitru Nedelcu, șeful R.T.G. solicită aprobare pentru a-și serba ziua numelui la bord și i-am aprobat, dar șeful sindicatului de pe navă s-a folosit de acest prilej, punându-i pe cei prezenți să semneze un tabel că vor face grevă la Port Suez, motivând că nu s-a primit indemnizația de străinătate.

Am încercat să-i liniștesc, explicându-le că banii ne vor sosi în Port Suez, așa cum ni s-a transmis de la Companie, dar șeful de sindicat s-a încăpățânat să transmită o radiogramă, pe care a semnat-o personal, prin care amenința cu greva.

De atunci am interzis șefului R.T.G. să mai transmită ceva prin stație, fără aprobarea mea.

Ca răspuns, Compania ne-a trimis 32.000 \$, din care 30.000 indemnizația pentru echipaj și 2000 pentru aprovizionare. Tot atunci ne-a anunțat că după ce descărcăm în Libia, vom merge în Italia, de unde vom încărca cartofi pentru Constanța.

În finalul radiogramei făcea următoarea mențiune: „Comandantul navei va primi indemnizația întreagă + 50% speze, iar șeful mecanic la fel + 30% speze; restul echipajului va primi doar 75% din valoarea indemnizației”. Aceasta confirmă că a luat cunoștință de radiograma transmisă și semnată de liderul nostrum de sindicat, prin care amenință cu greva la Port Suez.

Pe înserat am intrat în strâmtoarea Bab-El-Mandeb unde se navigă pe pase și repere de geamanduri. Când am ieșit din strâmtoare era 30 oct. 1993. Care a debutat cu o vreme frumoasă, dar un curent de aer cald bătea dinspre deșertul Saharei, aducând cu el un val de zăpușeală și nisip fin care se lipea de cabina de comandă. Mai târziu, spre norocul nostrum, vântul cald s-a schimbat din sud,

deci venind din pupa navei noastre, iar pe măsură ce se intensifica, ne era tot mai prielnic.

Navigam în apropierea țărmului Arabiei Saudite, iar după o zi de marș ne-am întâlnit cu nava românească „Dolj”, care venea din Constanța și se deplasa spre India.

Am redus viteza pentru a discuta cu echipajul, care ne-au spus că sunt pe drum de două săptămâni, iar în țară la noi este inflație mare, toate sunt scumpe și mulți oameni o duc greu. Discuția cu ei ne-a îngrijorat.

A fost reparată stația radio prin satelit și funcționează bine, încât nu mai este nevoie de calcule.

Când am intrat la mine în cabină, m-au surprins plăcut florile mele de pe etajere: au înflorit mușcatele și trandafirul pe care l-am cumpărat din portul Davao.

Conținăam să mergem cu viteza de 12 Nd., deși căldura este sufocantă pentru că aparatul de aer condiționat nu mai poate face față.

Căpitanul secund a băut și s-a îmbătat din nou, încât n-a mai fost în stare să intre în serviciul de cart și l-am înlocuit.

Pe 01 noiembrie 93 dimineța cerul s-a acoperit de nori, apoi fulgerele, tunetele și vântul, au lăsat loc unei ploi, care a ținut toată ziua, a răcorit aerul, dar nu ne-au redus viteza de deplasare, deoarece totul venea din Sud-Est.

Am transmis avizările de 3 zile pentru Port Suez și de 10 zile pentru Tripoli, iar spre seară, în ziua de 02. XI. am ajuns în golful Suez, în timp ce pe deasupra noastră patrulau avioane americane, care ne-au chestionat: ce naționalitate suntem, de unde venim, unde mergem și ice marfa transportăm? După ce le-am dat toate datele, s-au îndepărtat.

După ce am avizat Port Suez pentru 24 ore, la ora 24.00 am introdus în cart timonier, cu care am rămas și eu în cabina de comandă toată noaptea.

Abia a doua zi la ora 12.00 am ajuns în punctual de ancorare în partea de vest a portului, unde nava a fost dirijată pe pase. La bord a sosit agentul de protective Damman Hour, care ne-a anunțat că nu vom fi incluși în primul convoi ce se va forma deoarece Compania nu a plătit taxa de tranzitare prin canal. Agentul ne-a luat certificatul de naționalitate, după care ne-a adus la bord pavilionul libian.

În ziua următoare a sosit la bord un alt agent care ne-a adus banii de la Companie și ne-a spus să fim pregătiți pentru a intra în convoiul de la noapte pentru tranzitarea Canalului de Suez.

În cursul zilei a sosit o barjă de la care am luat 150 tone de apă, iar la ora 2030 a sosit la bord pilotul care ne-a introdus în convoi. De la Port Suez până la Ismailia ne-a dus un pilot, iar de acolo alți piloți ne-au dus până la Port Said. Pe această rută toți cer, fără, rușine să le dai stimulente pentru orice activitate prestează (țigări, băuturi, bani).

Ismailia este un oraș mare, cu multe vile și multă verdeață, pe când pe malul dinspre Israel (peninsula Sinai) este stâncă goală.

Am transmis avizare de 5 zile pentru Tripoli. De la Companie am primit radiogramă să nu începem descărcarea la Tripoli, până când nu vom primi dispoziție de la ei, din Constanța, deoarece Tripoli n-a confirmat plata transportului.

Imediat ce am ieșit din Port Said, am pus de drum spre Tripoli, navigând cu viteza de 11 Nd. Deși afară era vreme frumoasă, echipa de la punte n-a ieșit la lucru. Am verificat situația și am constatat că seara căpitanul secund a consumat alcool împreună cu ei, stabilind că a doua zi nu vor lucra, fiind duminică.

Abia când și-a revenit din beție, a venit la mine și mi-a spus că îi pare rău de cele întâmplate.

— Așa ai înțeles dumneata să faci serviciul pe navă și să fii un model pentru ceilalți membri ai echipajului? Cum consideri că mă ajuți în muncă, dacă bei până te îmbeți atât de des? Știi că nu ești la prima abatere? Păcat că ești tânăr și capabil profesional, însă viciul dumitale se pare că nu are leac. Ce vei face dacă vreodată vei ajunge Comandant?

— Vă rog să mă scuzați! Am greșit, dar mă voi strădui să nu mai repet fapta.

— Știai că pe vas se lucrează și duminică. De ce le-ai spus celorlalți să nu lucreze? Cei aflați în cart duc nava la destinație, iar ei care au băut cu dumneata, dorm pentru că azi e duminică. De ce?

— Aveți dreptate, a mai spus încet căpitanul.

Marea este liniștită, vremea frumoasă, iar nava înaintează cu viteza de 11 Nd, încât sperăm că mâine dimineață să ajungem în portul Tripoli.

Astăzi este 8 noiem., Sf. Mihail și Gavril. Avem la bord și Mihai și Gabriel, pe care i-am felicitat de ziua numelui, și le-am aprobat sărbătorirea numelui cu prilejul mesei de seară. Totul a decurs frumos, în liniște.

La ora 9⁰⁰, în dimineața următoare, am ancorat în rada exterioară a portului Tripoli și am informat serviciul de pilotaj care ne-a îndemnat să stăm în canal nr. 12, pregătiți pentru a fi introduși în port.

Echipajul s-a ocupat de definitivarea curățeniei pe navă, pentru care le-am dat seara o sticlă de wysckei, iar eu am pescuit pește „tai” pe care l-am dat să fie făcut saramură. În Libia, România nu avea ambasadă, doar un consulat la care se ajungea greu, și atunci răbdăm de foame sau pescuim, până ne sosesc banii din țară.

De asemenea, pe teritoriul Libiei nu este voie să se consume alcool și să se comercializeze reviste porno.

Întrucât pilotul care să ne introducă în port a sosit la bordul navei noastre abia la ora 183⁰, acostarea la cheu, în

port a fost posibilă abia peste o oră.

De la Companie am primit o radiogramă prin care ne anunță că plata transportului a fost onorată de Libia și putem începe descărcarea mărfii. În continuare ne spune că, după descărcare vom pleca la Casablanca, de unde în perioada 15 - 20 XI vom încărca ciment pentru Constanța.

Dimineața a sosit la bord agentul de protecție, Geinura și un agent de la protecția muncii, care m-a amenințat că mă amendează deoarece plasa de la scară este prea scurtă; am luat măsuri ca aceasta să fie lungită cu o altă bucată de plasă.

La deschiderea magaziilor de marfa s-a constatat că marfa a fost foarte bine protejată și s-a început operațiunea de descărcare dar vineri nu s-a lucrat deloc, fiind ziua liberă a musulmanilor și au continuat sâmbătă.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecție, însoțit de un funcționar de la autoritatea portuară și altul de la Compania primitorului mărfii, care ne-au cerut să cooperăm cu ei, deoarece ei au primit niște reclamații pentru care va trebui să-i însoțesc la sediu Autorității Portuare. Am refuzat, motivând că orice problemă se rezolvă numai la bord.

Descărcarea mărfii decurge normal, numai că muncitorii nu știu să lucreze cu cranicile, pe care le defectează cam des. Sper, totuși să se termine totul în 56 zile.

Pe data de 14 noiembrie agentul de protecție a sosit la bord și m-a anunțat că sunt chemat la biroul Inspectorului Maritim. M-am prezentat.

— De ce refuzați să dați curs invitației de a vă prezenta la acest birou? m-a întrebat Inspectorul.

— Pentru că am aflat că aici îi arestați pe străini pentru orice, chiar și când sunt nevinovați.

— Nu-i adevărat, noi îi iubim pe străini, nu avem nimic cu ei. Dovadă că pe dumneata nu te voi amenda

pentru plasa aceea de la scară.

— Am remediat pe loc acea neregulă.

— Bine, ești liber!

În timpul descărcării, coțada (o platform cu cârlig ce se prinde de macara) pe care se așază marfa a scăpat și a căzut pe covertă, lovind la picior un muncitor aflat lângă balustradă. În cădere, coțada a rupt un cranic cu suporti (pontiii) cu tot, care nu a mai putut fie reparat.

Pentru sistemul defectuos în care se lucra am întocmit scrisoare de protest, menționând și distrugerea cranicului.

Abia a doua zi portul a pus la dispoziție o macara care să continue operațiunea de descărcare.

Agentul de legătură mi-a adus un telex de la Compania Conav, prin care mi se punea în vedere că repararea cranicului se va executa la sosirea în țară a navei. Deci, nu se aproba ce solicitasem eu.

Marfa continuă să fie descărcată defectuos, se folosesc cârlige cu care se rup sacii, iar prin magazii s-a împrăștiat peste tot cafea și ceai.

Azi este joi, iar echipele de muncitori au lucrat numai până la ora 12.00, când s-a întețit ploaia; este prima zi când plouă la Tripoli și a continuat și în zilele următoare, fără oprire, încât a intrat apa și în magazii. Am adunat echipajul, cu care am verificat strarea mărfii, luând măsurile necesare, iar pentru a combate umezeala, am introdus ventilatoare în magazii.

Aflând că în Tripoli zarzavaturile sunt ieftine, am dat bucătarului 50 \$ și l-am trimis în piață, ca să aibă din ce să pregătească hrana pentru echipaj.

În Tripoli am mai avut un incident cu primitorul mărfii, care a reclamat-ca să ne șicanezeacă au fost udați 900 saci cu cafea, 16 saci au fost lipsă, ca și 190 cutii cu ceai, ceea ce s-a dovedit că nu a fost adevărat, când am chemat survegorul, care a făcut verificarea.

Până seara s-a terminat operațiunea de descărcarea mărfii, dar timp de două zile nimeni n-a mai trecut pe la nava noastră. Abia pe 26 XI o șalupă ne-a adus actele navei, carnetul meu de marinar și permisul de plecare, apoi la ora 15.00 a sosit pilot la bord, care ne-a scos din port și am pus de drum spre Casablanca, de unde urma să încărcăm o cantitate de ciment, așa cum promisem radiogramă de la Compania noastră.

Marea Mediterană era agitate, iar noi am mers cu viteză redusă, așteptând să primim de la Companie numele agentului de protecție pe care să-l avizăm.

După ce am ocolit capul Bon, am continuat să navigăm în apropierea coastei de nord a Africii, spre strâmtoarea Gibraltar.

Am fost anunțat că hrana este pe sfârșite, iar apa ne mai ajunge pentru două-trei zile. Am dat radiogramă la Companie cerând indemnizația de străinătate și aprobările necesare pentru hrană, combustibili, material de întreținere, bandă adezivă. Etc.

Compania ne-a răspuns abia pe 29 noiembrie, care ne-a spus numele agentului de protecție și faptul că ne va trimite aprobările și banii pentru hrană și celelalte, dar indemnizația de străinătate o vom primi când vom ajunge în portul Constanța.

Am avizat de 48 ore agentul din Casablanca, apoi portul din Casablanca, iar peste două zile am ancorat în rada lui exterioară. A sosit agentul, care ne-a anunțat că abia peste 24 ore vom intra în port, iar după încărcarea mărfii, vom merge la Ceuta (port pe coasta de nord a Marocului, vis-à-vis de Gibraltar), de unde vom lua combustibili așa cum aprobase compania noastră.

Ne mai având hrană la cambuză, am dat dispoziție bucătarului să facă jumări, apoi am pescuit și a făcut borș de pește. Pentru acestea toate au existat unele discuții cu echipajul, printre care și cu șeful mecanic, care s-a dovedit

neînțelegător.

Abia pe 05 decembrie am terminat de încărcat din portul

Casablanca 7774 tone ciment, dar între timp rezolvasem problema hranei, urmând ca la înapoie să ne oprim în portul Ceuta pentru a lua combustibilii.

Înainte de plecare am descoperit la bord 15 persoane transfugi, care au întârziat plecarea; abia la ora 2300 a sosit pilot la bord, care ne-a scos din port, apoi am pus de drum spre Ceuta.

Marea era liniștită și am beneficiat din vânt din pupa, care a permis o viteză de 12 Nd.

De la Ceuta am luat combustibilii aprobați și ne-am continuat drumul spre Constanța, navigând pe coasta

Marocului, Algerului, și Tunisului, până la capul Bon, unde există un current favorabil, care ajută nava; se mai întâmplă câteodată și furtuni când sufla vântul Misstral, care coboară din Mții Alpi.

Când am trecut de capul Bon, Compania Conav mi-a anunțat numele agentului de protective din Bosfor pe care l-am și avizat, deși mai aveam vreme.

Pe 10 decembrie am trecut și de Matapan, iar în zilele următoare treceam și prin dreptul insulelor Chios și Tenedos, apoi prin dreptul capului Baba.

În insula Chios era o fabrică de coniac „Metaxa”, aproape de strâmtoarea Dardanele.

A doua zi am intrat în Dardanele, apoi în seara următoare ne-am oprit în Istanbul, unde agentul mi-a adus un colet cu piese de schimb pentru Motor.

Când am ieșit din strâmtoarea Bosfor și am intrat în Marea Neagră, am fost întâmpinați de un vânt rece, care sufla din N-Vest cu forța 6, pe scara Beaufort, care ne-a însoțit până pe 13 dec. 93, ora 8.00, când am ajuns în locul de ancorare din rada exterioară a portului Constanța unde am fost obligați să ancorăm, deoarece patronii nu aprobă

să plătească taxe portuare, decât pe timpul încărcării sau descărcării mărfii.

În timp ce ne aflam la ancoră în rada exterioară, de la Companie am primit o radiogramă, prin care eram anunțați că imediat ce se va termina descărcarea comentului, să pregătim nava pentru a încărca uree, cu care să pornim într-un nou voiaj.

— Dar reparațiile care au fost stabilite să se execute la navă când se vor face? am întrebat eu.

— Poate, după ce vă întoarceți, a fost răspunsul.

Auzind acea dispoziție, tot echipajul a depus cerere de concediu pe care Compania a fost obligată să le aprobe, plătind toate drepturile bănești la zi.

Nava a primit pilot pe 14 decembrie, care ne-a introdus în port, în dana 35, unde a sosit controlul portuar, care a durat destul de mult, descărcarea mărfii începând a doua zi.

Acasă am ajuns destul de târziu, în noapte. Soția mi-a adus la cunoștință faptul că tatăl meu a murit între timp, dar ea n-a reușit să mă anunțe la timp. Ce mai puteam răspunde primind o asemenea veste? „Să-i fie țărâna ușoară și Dumnezeu să-L ierte și să-L aibă în pază!”, după care am aprins o lumânare, conform obiceiului creștinesc.

VI

De la Constanța la Latakia

Era prima dată când reușisem să fiu acasă și să sărbătoresc zilele Crăciunului și Anului Nou împreună cu familia mea și cu prietenii noștri.

În luna ianuarie, după unele reparații sumare, am încărcat uree, sub supravegherea unui reprezentant al mărfii venit de la București, iar pe data de 11 ian. 1994 am primit un pilot la bord, care ne-a scos din port și, după ce s-a ridicat ceața, am pus de drum spre Bosfor, pe la ora 1030

În jurul orelor 2.00 am ajuns la Istanbul de unde am

luat 150 tone de combustibili, precum și ulei marca Brown, apoi hărți pentru pilotaj, după care ne-am continuat drumul, ieșind din strâmtoarea Dardanele la orele 1730. Marea Egee era agitată, iar noaptea am avut parte de furtună, fiind obligați să navigăm mai spre larg și având grijă să ocolim capul Crio, un pinten al peninsulei turcești ieșită mult în mare; am trecut apoi prin spatele insulelor Levos și prin fața portului Milițieni, iar de acolo pe lângă insulele Kios și Rodos.

De la Rodos am continuat drumul prin sudul Ciprului, până când am ajuns în Latakia (Siria), naigând cu vireza medie de 10 Nd.

Și de această dată membrii echipajului și-au serbat zilele de naștere la bord, iar noi ceilalți, i-am ajutat să se simtă bine, suplinind lipsa familiilor lor.

Am transmis avizările necesare la Latakia, dar nu am primit niciun răspuns. După ce trecusem de insula Cipru, șeful mecanic m-a anunțat că s-a produs o defecțiune la motor, unde s-a spart o țeavă de presiune.

Am rămas în derivă preț de câteva ore, iar eu am ieșit pe puntea de comandă unde am privit cerul înstelat.

Deasupra noastră am observat luceafărul și am devenit visător, amintindu-mi de marele nostru poet, Mihai Eminescu, care a scris poezia cu același nume. Mi-am adus aminte că poetul s-a născut la 15 ian. 1850 și m-am întrebat: „Câți îl sărbătoresc astăzi? Lumea l-a uitat, așa cum vom fi uitați și noi când vom părăsi această viață!” Nici în ziua următoare nu ne-a băgat în seamă nimeni când am ajuns în rada exterioară a portului Latakia, unde am stat în ancoră până luni spre seară. Am încercat să pescuiesc, dar n-am prins niciun pește.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecție Șipca, însoțit de alte zece persoane, care m-a anunțat că vom mai rămâne câteva zile în ancoră. Totodată mă atenționa să nu executăm lucrări în afara bordajului.

Abia pe 19 ian. Am intrat în port, iar după acostarea navei la cheu, s-a început descărcarea mărfii. În port se mai aflau navele Arad, Târnăveni și Fieni, cu ale căror echipaje am stat de vorbă. Ne bucurăm de fiecare dată când ne întâlnim pe diferite meridiane ale globului pământesc, ne informăm reciproc și ne ajutăm între noi când avem posibilități.

Azi am un bolnav la bord, șeful electricienilor are dureri în piept, pentru care l-am încredințat agentului de protecție să-l însoțească la medic pentru control, în ziua următoare am plecat în oraș cu Sandu Mailat, șeful mecanic de pe nava Fieni și fostul meu coleg din Școala Medie Tehnică de Marină Constanța.

La întoarcere am mers cu el la mine în cabină, unde am rămas o vreme la discuții, în fața unui pahar de vin.

21 ian. 1994. Nu s-a lucrat în port, deoarece fusese declarat doliu național. Murise fiul președintelui Siriei într-un accident de circulație rutieră, în jurul orei 18.00 s-a prezentat la bord un bărbat, care mi-a spus că este de la Agenția Onor și va fi noul nostru agent de protecție, prezentându-mi ca dovadă un telex de la Compania noastră.

Peste două zile am primit de la Companie un alt telex prin care mă anunță că va sosi din Atena reprezentantul lui Pand 1, care va verifica starea tehnică a navei noastre, în vederea schimbării asigurătorului New Castle cu U.K. Reprezentantul din Atena a sosit la navă în aceeași zi și a verificat peste tot în câteva zile pline, lăsându-mi și mie un exemplar cu constatările pe care le-a făcut. „Se vinde și asta”, am gândit.

Duminică am ajuns la Agenție și am vorbit la telefon cu dl. Jercan și l-am informat cu cele petrecute.

Seara am rămas în oraș cu căpitanul secund și ofițerul III punte. Doliu peste tot, iar autovrhiculele purtau pe parbriz portretul celui decedat și claxonau încontinuu,

producând un vacarm pe străzi. Ne-am întors târziu la bord.

A doua zi după amiază a urcat la bordul navei noastre un funcționar de la Căpitănia portului, care m-a anunțat că nava este arestată, fără a preciza motivul. Nu am semnat hârtia prezentată, susținând că aștept să vină agentul protector, a doua zi.

Am vorbit cu colegii români de pe nava Fieni, care m-au informat că și ei au primit o hârtie prin care sunt anunțați că nava lor este arestată, tot fără motiv.

Dimineața am raportat situația la Compania noastră, care mi-a spus că după ce vom descărca marfa în Latakia, ne vom întoarce la Constanța fără marfă, iar echipajul va primi retribuiția p 15 zile. Nu prea am înțeles ce ne așteaptă, dar nu ne-am făcut probleme.

Seara am plecat iar în oraș cu Sandu Mailat, iar la întoarcere ne-am oprit la mine în cabină, unde am mai stat de vorbă și am servit câte o bere.

Pe 27 ianuarie, însoțit de agentul de protecție, am plecat cu o mașină în orașul-port Tartouse de unde am ridicat suma de

6.500 \$, reprezentând indemnizația de străinătate pentru echipaj. Cu acest prilej am primit și un telex de la Companie, prin care dispunea să încarcăm uree pentru portul Iskinderun-Turcia.

În ziua următoare a plouat fără încetare, iar eu am fost invitat la Căpitănia portului Latakia cu actele navei, pe care mi le-a reeținut pe motiv că nu au fost plătite nu știu ce datorii.

Ploaia a continuat fără oprire și în zilele următoare, încât marfa nu a putut fi descărcată. Eu m-am deplasat la Agenție și am vorbit cu dl. Jercan, care m-a asigurat că va rezolva toate acele diferende.

Pe 1 februarie a stat ploaia, s-a făcut vreme frumoasă, iar echipele de muncitori au început să descarce

marfa, însă macaralele de cheu s-au defectat și lucrul s-a întrerupt din nou. Am făcut scrisoare de protest prin care am solicitat despăgubiri.

De la firmă „Oscar” s-a primit suma de 4.500 \$, care a fost depusă la bancă în contul Șipca.

După ce a fost descărcată marfa din nava „Fieni”, aceasta a fost manevrată cu pupa la cheu, semn că va rămâne reținută până când vor fi plătite datoriile portuare pentru ea.

A sosit și nava românească „Delta!”, care a acostat la cheu în vederea descărcării orezului pe care îl aducea din Banqkok, iar mai târziu și nava românească „Orăștie”.

A doua zi de dimineață a sosit agentul nostru de protecție, căruia i-am înmănat Scrisoare de protest pentru a fi autenticată și un telex pentru Compania Conav.

Lângă noi, la cheu, a acostat și nava „Pablo Mates” pe care sunt ambarcați pe diferite funcții zece români; din discuțiile cu ei, rezultă că sunt foarte bine plătiți.

La 03 febr. Nava „Fieni” a fost eliberată și a părăsit portul Latakia.

La bordul navei noastre se lucrează normal, iar după amiază echipajul și-a ales comitetul de Cambuză, care să verifice alimentele și calitatea hranei.

Echipele de muncitori descarcă din magazinele ultimele cantități de marfă, iar echipajul se ocupă de curățenia magaziiilor și a covertei, iar șeful mecanic a balastat tancurile din borduri.

Actele navei, precum și cele privind marfa transportată le-am primit abia pe data 06 februarie, dar pentru a ni le elibera am plătit 60\$ și cinci cartoane de țigări, motivându-se niște diferențe de saci cu uree. Am achitat tot ce mi-au cerut, numai să putem pleca din port.

Astfel ca la ora 19.00 am primit pilotul care ne-a scos din port și am pus de drum spre Constanța, dar marea ne-a luat în primire cu un vânt de forță 7 pe scara Beaufort

dinspre N-E, care ne-a purtat pe valuri înalte, numai rului și tangaj, încât am fost obligați să schimbăm direcția de mai multe ori pentru a beneficia de un vânt din pupa și travers, care ne-a ajutat, viteza crescând la 12 Nd. Furtuna a ținut toată noaptea, dar a doua zi s-a mai domolit, iar pe 8 febr. am trecut prin strâmtoarea Kivas, după care, ajunși în marea liberă, am făcut câteva exerciții de roluri pe navă, urmând să le repetăm a doua zi, dacă vremea ne va permite.

Timonierul Lupea s-a îmbătat din nou și nu a putut să execute serviciul de cart în noaptea în care ne-a tot zgâlțâit furtuna în Marea Mediterană. Deși am discutat cu el și altă dată, se pare că este inconștient de faptele lui și cred că voi lua măsuri drastice împotriva lui.

Am transmis un aviz de 24 ore pentru Dardanele, însă pe data de 09 februarie la ora 7.00 am intrat în strâmtoare și am navigat pe Marea Marmara, fără oprire, încât la ora 23.00 am reușit să traversăm și prin strâmtoarea Bosfor, însoțiți de o ploaie care nu se mai oprea.

Când am intrat în Marea Neagră, ne-a întâmpinat un vânt de forța 5 - 6 pe scara Beaufort, care ridica valuri înalte ce ne-au sâcâit până la Constanța, balansându-ne neîncetat, în rului și tangaj, dar și cu lovituri puternice în bordaj, reducând semnificativ viteza de deplasare a navei.

Am reușit să ajungem la locul de ancoraj din rada exterioară a portului Constanța abia pe 11 februarie ora

1830.

După ce am ancorat, am luat legătura cu Compania care ne-a transmis că vom intra în port în următoarea dimineață și vom acosta la dana 54. N-a fost așa pentru că pilotul a sosit la bord abia la ora 15.00, după acostarea la cheu a sosit controlul portuar, care a terminat la ora 18: 30 iar noi am plecat acasă mai târziu. Între timp am discutat la telefon cu Dl. Torlacu, care și-a anunțat prezenta la bord

a doua zi în jurul orelor 10.00.

M-a întristat mult când am aflat că a murit și Comandantul Popa Constantin.

Astăzi este 11 februarie, care corespunde și cu ziua mea de naștere pe care o voi sărbători acasă, cu familia și prietenii mei. S-a întâmplat așa de foarte puține ori.

De la Constanța la Bahrain (un voiaj încurcat)

Încărcarea navei cu uree pentru portul Tasucu din Siria s-a terminat pe data de 10 martie 1994, dar voiajul nostru avea multe întortocheri și trebuia să fim pregătiți.

Între orele 0600 - 0800 s-a executat controlul portuar și un pilot la bord care ne-a scos din port a acționat foarte repede, încât după coborârea lui, am pus de drum spre Bosfor; în strâmtoarea Bosfor am intrat în aceeași zi la ora 2330, ni s-a făcut controlul sanitar, iar pilotul care a sosit la noi, la bord, ne-a trecut dincolo de Istanbul. În jurul orelor 10.00 am ajuns în strâmtoarea Dardanele, de unde un alt pilot ne-a scos în Marea Egee, de acolo am pus de drum spre Tasucu la ora 1430.

Marea Egee ne-a întâmpinat supărata, cu furtună produsă de un vânt puternic, care sufla din N'Est cu forța 7 pe scaara Beaufort. De această dată forța lui ne avantaja deoarece sufla dinspre pupa.

Echipajul execută lucrări la bord, repară utilajele și țevile sparte, care le face mare poftă de mâncare, încât n-a lipsit niciunul de la masa de prânz sau de seară. De la o vreme și hrana ce se pregătește la bord este foarte bună și toți membrii echipajului se declară mulțumiți.

Am ajuns în portul Pireu (Grecia) în dimineața zilei de 12 martie la ora 7: 40, ancorând în rada exterioară.

La ora 9.00 a acostat lângă noi barja de la care am luat combustibili și ulei. Mai târziu a sosit la bord și agentul nostru de protecție, care nu ne-a adus nici hărțile aprobate de companie, nici buteliile cu acetilenă, motivând că s-ar putea să ni le aducă după amiază. Ne-a mințit,

deoarece l-am sunat în mod repetat la telefon, dar n-a mai răspuns. În această situație am hotărât să ridicăm ancora și am plecat la Tasucu.

În radă la Pireu erau ancorate alte patru nave românești: Rovinari, Tg. Frumos, Plopeni și Nazarcea.

Vremea este frumoasă, iar marea aproape calmă și navigăm liniștiți cu 12 Nd. În dreptul punctului Khandelize ne-am întâlnit cu navele românești Zimnicea și Romanați, care se întorceau la Constanța.

Am ajuns la Tasucu pe data de 14.03.94 ora 1730 și am anunțat sosirea la serviciul de pilotaj, care ne-a indicat să ancorăm în rada exterioară și să așteptăm.

După ce am ancorat, am început să pescuiesc, dar până să întunecat n-am prins niciun pește.

Două zile nu ne-a băgat nimeni în seamă, abia pe data de 16.03 ora 10.00 s-a prezentat la bord un pilot, care ne-a introdus în port, unde am ancorat la cheu. Portul din Tasucu se află într-un sat, dar care este mobilat cu hoteluri și vile frumoase și o curățenie desăvârșită, ca în orice stațiune turistică.

Este un port mic, având numai două dane, dar este dotat cu două macarale de câte 5 tone fiecare și o altă macara de 25 tone. De asemenea în port au acces nave cu un pescaj de până la 9, 20 metri.

La ora 16.00 în aceeași zi de când am acostat la cheu, s-a prezentat pe navă trei echipe de muncitori, care au început descărcarea mărfii. În dimineața următoare muncitorii au manevrat sacii de uree cu cârlige metalice și au rupt mai mulți saci, pentru care le-am întocmit scrisoare de protest.

În timpul descărcării am tot așteptat răspuns de la Companie în ce direcție vom pleca și ce navlu vom transporta. Abia pe data de 20.03 seara am primit radiograma, care ne menționa să ne prezentăm la Brindissi (Italia) pentru a încărca marfa pentru 1 golful Persic, iar

după descărcarea acesteia, vom merge în Bahrain unde nava noastră va fi urcată pe doc.

La 24 martie s-a terminat descărcarea mărfii și surveyorul care a făcut calculul încărcăturii, a constatat că au fost 5 tone de marfa mai puțin decât cantitatea înscrisă în „Manifest”.

Echipajul a făcut curățenie în magazinele de marfă apoi a închis capacele pe care le-a asigurat.

La ora 15.00 am primit pilot la bord, care ne-a scos din port și am pus de drum spre Brindissi, traversând Marea Mediterană spre insula Chefalonia.

Am transmis radiogramă la Compania Conav și am justificat toate cheltuielile făcute la Pireu și Tasucu, apoi am cerut aprobările necesare pentru hrană, combustibili și apă, materiale de întreținere, pe care să le primim în portul Brindissi.

Echipajul continuă curățenia pe covertă, precum și repararea unor conducte sparte. Pentru că au lucrat bine și repede, seara la cină i-am recompensat cu patru litri de vin. S-au executat reparații de calitate la axiometrul din Comandă și sârma de la sirenă, care se află în coșul de fum și se rupsese, atacată de rugină.

Am făcut și câteva ore de program administrativ, fiind schimbate așternuturile din cabinele echipajului.

Vremea se menține frumoasă și sperăm să ajungem la Brindissi înainte de timpul planificat, mai ales că vom naviga la adăpostul coastei Albaniei.

Am dat avizările de 24 ore, iar la ora 17.00 am adunat echipajul și i-am amintit unele obligații prevăzute în R.S.B. (Regulamentul Serv. la bord), precum și unele prevederi din Codul Muncii, pe care le-a uitat.

În noaptea care a urmat ne-a întâmpinat un vânt incomod dinspre nord, care ne-a redus viteza la 10 Nd., apoi la 8, 5 Nd. Cu toate acestea, a doua zi la ora 10.00 am ajuns în rada portului Brindissi, iar peste două ore, eram

deja acostăți la cheu, unde am aflat că urmează să încarcăm 2000 tone de P.V.C. pentru portul Bandar Abbas.

Controlul portuar care a urcat la bord și-a terminat misiunea destul de repede, iar magaziiile au fost declarate apte pentru marfa.

Am întocmit Cargoplanul pentru încărcare și am stabilit cine din echipaj se va îngriji de pontajul mărfii care va fi ambarcată la bord.

Când marfa a fost încărcată, a sosit la bord surveyor bunker, care a calculat cantitatea încărcată și mi-a înmănat hârtia care confirma acest fapt, dar nu a întocmit și proces-verbal de „vetrare a navei în time charter”.

Pentru mai multă siguranță am mers la Agenție și am vorbit la telefon cu navlositorul din Dubai, care mi-a transmis că în afara mărfii din Brindisi mai trebuie mers la Navorosisk de unde să încarcăm cherestea și produse metalice, apoi la Castelone pentru a încărca o cantitate de produse chimice cu destinația Doña, Dammân și Bandar Abbas.

Neavând lista mărfurilor ce urmau a fi ambarcate la bord, nici cantitatea lor, am fost nevoit să întocmesc un cargoplan, cu scopul de a putea încărca o cantitate cât mai mare.

Am informat Compania despre noua situație, care mi-a transmis că marfa de la Navorosisk va fi gata abia după 15 aprilie 1994, iar de la Castelone nu a primit acceptul, deci contractul nu poate fi onorat, în continuare Compania m-a anunțat că ne-a aprobat cumpărarea hârtiilor necesare, precum și unele mici cantități de materiale de întreținere (diluant, miniu de plumb) și freon.

Am avut o nouă discuție cu navlositorul din Dubai care a revenit la prima hotărâre, dar susține să luăm din Chirogia numai baloții mari de cablu.

În portul Boindisi a sosit și nava românească „Baia de Criș”, pe care este Comandant Iordache și șef mecanic

Cici Vasilescu. I-am vizitat și am stat de vorbă cu ei, apoi mi-au întors și ei vizita.

Pe data de 1 aprilie s-a încheiat operațiunea de încărcare a mărfii, iar la ora 16.00 am primit pilot la bord, care ne-a scos din port și am pus de drum spre Chirogia (Italia), deși nu știam numele agentului de protecție pe care urma să-l avizăm, în noaptea care a urmat ne-a prins furtuna în Marea Adriatică, cu valuri mari, și vânt de forța 7 pe scara Beaufort, care ne-a zgâlțâit destul de tare, apoi a început o ploaie rece, care a ținut până dimineața.

Ca totul să ne fie împotrivă, s-a mai defectat și stația radio și am fost complet izolați de lume.

Am ajuns în rada exterioară a portului Chirogia la 03 aprilie 1994 ora 330 și am ancorat, deși la apelul nostru, port-controlul ne-a răspuns că nu deține nicio informație în legătură cu nava noastră.

Specialiștii noștri R.T.G. de pe navă au reușit să repare stația radio și televizorul și astfel am putut lua legătura cu Compania noastră, care ne-a transmis numele agentului de protecție din Chirogia, pe care l-am avizat; pentru siguranță l-am avizat și pe navlositor. Am încercat să pescuiesc, dar n-am prins nimic.

După amiază marea s-a învolburat, cerul s-a întunecat, iar dinspre N'Est s-a pornit un vânt puternic de forța 7 pe scaara Beaufort, care ridica valuri înalte de 3 - 4 metri, și care loveau bordajul din toate direcțiile, balansându-o. Suportăm greu furtuna în ancoră.

Seara a început și ploaia, care venea în rafale și nu s-a oprit toată noaptea. Este foarte frig, o temperatură ce nu depășește + 4° C, probabil că a nins în Munții Alpi.

La ora 8.00 dimineața serviciul de pilotaj din port ne-a anunțat să ne pregătim pentru a primi pilot la ora 12.00 care ne va introduce în port. De această dată s-a ținut de cuvânt și totul a decurs întocmai. Portul are dane. Imediat ce am acostat la cheu, la bord au urcat agentul de

protecție și reprezentantul navlositorului din Dubai. Acesta din urmă m-a anunțat că el a angajat nava pentru transport pe durata de un an de zile, iar reparația ce urmează a i se face la Bahrain, tot el o va executa.

La plecarea lor de la bord, am dat agentului nostru de protecție nota pentru hărțile necesare și i-am cerut să-mi aducă un pavilion local din Chirogia.

Spre seară am transmis toate informațiile la Compania Conav, cât și unele detalii în legătură cu contractele pentru marfa ambalată în lăzi pentru Bandar Abas și, respectiv, baloții de cablu pe care îi vom transporta pe covertă pentru Abu-Dabi.

Seara n-a mai plouat și am mers să vizitez orașul Chirogia, care este un fel de insulă, lagună, iar legătura dintre diferitele cartiere se face prin poduri; orașul are străzi vechi, strâmte, precum și canale pe care navigă bărci. Deși are un aspect de comunitate pescărească, poate fi ușor asemănat cu Veneția.

Am solicitat apă potabilă, iar până seara am ambarcat 170 tone.

A doua zi o parte din echipaj a plecat să viziteze orașul Veneția. Cu acest prilej șeful mecanic a mers la cimitirul de mașini vechi pentru a căuta o mașină.

Spre seară a început ploaia, care nu s-a oprit toată noaptea și nici a doua zi.

La bord a venit reprezentantul navlositorului, care mi-a dat suma de 1.000 \$ cu care să plătesc oameni care să amareze marfa de pe covertă, în caz de furtună.

Banii i-am împărțit membrilor echipajului care au executat această operațiune periculoasă, după un plan pe care l-am întocmit în acest scop.

Pe data de 13 aprilie am mers la Căpitănia portului, am semnat în registru că vom pleca în ziua următoare, prilej cu care am ridicat și certificatul de siguranță al mărfii, ce îmi fusese reținut de un funcționar.

Noaptea a fost liniște și o vreme bună, dar dimineața nava era înconjurată de o ceață care acoperise tot portul. Am așteptat până pe la ora 10.00 când aceasta s-a ridicat și a apărut soarele, presiunea atmosferică era de 748 mm. coloană de mercur, iar încărcarea decurge normal.

Compania ne transmite că ne-a aprobat materialele pentru întreținerea navei, dar le vom primi când vom ajunge în Port Said.

Seara am fost în oraș cu doi colegi, am făcut cumpărături, apoi am intrat într-un restaurant unde am băut o bere și am văzut la TV meciul de fotbal Fe. Porto - Ac. Milan, deoarece televizorul nostru de pe navă este, din nou, defect.

Dimineața au sosit echipele de muncitori la lucru, dar totul merge foarte încet, dau dovadă de lene, încât din cele opt ore, nici jumătate nu muncesc.

Seara am refăcut calculele privind dispunerea mărfurilor la bord, pentru a obține echilibrarea optimă, care să nu afecteze stabilitatea navei, atât în staționare cât, mai ales, în marșul pe mare în caz de furtună.

Operațiunea de încărcare s-a terminat la ora 1930, au fost semnate actele, iar peste o oră am primit pilot la bord care ne-a scos din port cu ajutorul a două remorchere de manevră. După coborârea și plecarea pilotului am ancorat în rada exterioară și, până la ora 24.00 echipajul a desăvârșit operațiunea de amarare a mărfii aflată pe covertă. Când totul a fost gata, am pornit și am pus de drum spre Abu Dabi (Emiratele Arabe Unite).

Noaptea este senină, cu stele pe cer, iar marea este liniștită, încât nava înaintează cu viteza de 11, 7 Nd.

După ce am transmis avizările către cei interesați, am dat un telex și pentru Compania Conav, prin care am justificat cheltuielile făcute.

Fiind duminică, am dat liber echipajului să se odihnească, folosind numai pe cei din serviciul de cart.

După ce am intrat bine în Marea Mediterană, am început să ne apropiem de coastele Libiei și Egiptului, navigând costier până la Port Said; continuând să mergem pe aceeași viteză de 11, 7 Nd., vremea fiind la fel de frumoasă ca și la plecarea din portul Chirogia.

Pe 18 aprilie am transmis un telex la Companie pentru aprobarea procurării alimentelor, antidotului, apei, combustibililor, uleiului și materialelor de întreținere, dar ni s-a răspuns la Port Suez, nu la Port Said, așa cum ne transmisese mai înainte.

Și în dimineața următoare ne-a zâmbit un soare blând și toată ziua am navigat pe o mare liniștită, care ne-a permis să navigăm cu aceeași viteză, iar echipajul să poată executa lucrările pe covertă. Noaptea, însă, a început să sufle un vânt rece dinspre S-E, care a ridicat valuri înalte ce ne produceau balansări; după ora 2300 vântul de forța 5 - 6 s-a schimbat, suflând din pupa, dinapoia traversului, care ne avantaja.

Eu am făcut ordine în dosarele navei, apoi am transmis la Companie că pe navă s-au executat lucrări de calitate, cu mijloacele bordului și echipajul a lucrat cu spor. La aceasta Compania a răspuns că ne va trimite suma de 260 \$ cu care să fie premiați 5 - 6 membrii ai echipajului, care s-au evidențiat în mod deosebit. Banii au sosit, dar nu i-am putut mulțumi pe toți.

La Port Said am ajuns pe 21 aprilie ora 16: 00 și am ancorat în rada exterioară, dar agentul protector Ahmed m-a anunțat că vom rămâne în ancoră, Compania ne achitând taxele portuare și cele de traversare pe canal. De asemenea mi-a spus că ne-a pregătit toate materialele pe care ni le-a aprobat Compania, dar urmează să ni le aducă în port.

Mai târziu ne-a contactat și Atlas, agentul charterului, care s-a interesat de navă și de marfa, apoi ne-a sfătuit să stăm în cantul nr. 12.

În locul de ancoraj din rada exterioară a Port said, a ancorat și nava românească „Cotnari”, dar nu putem discuta cu echipajul, fiind departe. Se pare că și ei au același charter.

În ziua următoare, pe la ora 1130 ne aflam în canalul 12, legați cu pupa la geamandură și cu prova fixată în două ancore, așteptând actele de la autoritățile portuare; ni le-a adus agentul Almeida, care a sosit la bord, însoțit de agentul Atals.

Peste o jumătate de oră lângă noi a acostat o barjă, de la care am luat combustibilii și uleiul aprobate. Am așteptat toată ziua în acel loc. Abia la ora 24.00 a sosit pilotul la bord, care urma să ne introducă în convoi pentru traversarea Canalului Suez.

În timp ce s-a executat manevra de virare a ancorei și aducerea ei pe covertă, vinciul de ancoră a cedat, iar până când s-a remediat defecțiunea, am pierdut câteva numere de ordine în convoi, fiind aproape să ratăm traversarea.

Când am reușit să legăm nava în locul stabilit, la bord a sosit agentul de protecție, care ne-a adus: ulei, hărți, un sul de „notice to readines” și hârtia navtex. L-am întrebat de ce nu ne-a adus indemnizația de străinătate? „Nu știu nimic despre aceasta”, a răspuns el scurt, fără a da o altă explicație.

La capătul traversării, după ce am ajuns în Port Suez, șeful mecanic m-a anunțat că ni s-a defectat pompa pentru răcirea pistoanelor motorului principal, care trebuie urgent reparată.

Noroc că reușisem să ancorăm. Ce am fi făcut dacă pompa se defecta când ne aflam pe canal? În mod sigur puteam intra în mal. Asemenea defecțiuni sunt periculoase. Remedierea defecțiunii a durat până în noapte, timp în care lângă noi a acostat tancul de mototrină, de la care am luat 250 tone.

La ora 4.00 am ridicat ancora și am pus de drum spre

Abu Dabi, dar tot fără a primi indemnizația de străinătate. În Golful Suez pentru a intra în Marea Roșie, navigația se face „pe pase” și geamanduri, până când se termină peninsula Sinai, iar după ce se navigă câteva zile prin Marea Roșie, ieșirea se face prin strâmtoarea Bab-El-Mandeb. Care are tot o separație pe pase, până se intră în golful Aden. De la Port Suez și până în golful Aden se navigă foarte greu, întrucât este o căldură insuportabilă, iar viteza este redusă datorită căldurii, dar și vizibilității reduse pe care o provoacă nisipul adus de vânt din deșerturile Arabiei și Abisiniei.

Astăzi este 24 aprilie 94, ziua Floriilor. Fiind și ziua mea de nume, am primit felicitările din partea echipajului, iar prin telefon m-a felicitat soția și prietenii noștri din Constanța. La masa de seară am dat echipajului câte o sticlă de bere de fiecare.

După ce am ieșit din Golful Aden și am intrat în Marea Arabiei, navigând aproape de coastele Yemenului și Omanului, am transmis avizările către cei interesați și am continuat să mergem cu viteza de 12 Nd, vremea fiind frumoasă; spre prânz a început să sufle încet un vânt din S-Vest, dar bate din pupa și nu ne incomodează, dimpotrivă.

Echipajul rașchetează și vopsește de zor părțile navei afectate de rugină din cauza apei sărate de mare, deși căldura este destul de mare.

Am intrat în cabină unde este aproape la fel de cald, deși funcționează aparatul de aer condiționat, dar se vede că nu prea face față. În cabină am doi trandafiri și alte flori în ghivece, pe care le îngrijesc și le iubesc foarte mult, pentru că eu le-am crescut. Un trandafir îl am din Japonia, iar pe celălalt îl am din portul Davao (Filipine); primul deja a înflorit pentru prima dată; îl aștept și pe cel de al doilea.

Am pătruns în golful Oman, apoi am străbătut strâmtoarea Ormuz și am intrat în golful Persic. Vremea continuă să fie frumoasă și am executat cu echipajul

câteva exerciții (roluri): de abandon al navei și de folosire a stației radio în caz de incendiu la bord. După exerciții am stat de vorbă cu echipajul navei, iar unii dintre ei mi-au depus cereri pentru repatriere, pe care le voi trimite la Compania Conav.

După amiază am transmis un telex la Companie în care am cerut: trimiterea indemnizației de străinătate la Abu Dabi: alimente, antidot, bandă reflectorizantă pentru colacii de salvare, rezistente pentru cuptorul de pâine, combustibili, vopsele, materiale de întreținere.

Am sunat-o și pe Aurora acasă și i-am urat sărbători fericite de Paște, la fel și prietenilor noștri.

Spre seară ofițerul R.T.G. m-a anunțat că s-a defectat radarul Kelvin.

Pe 30 aprilie au fost spălate covoarele din cabine, care s-au uscat până seara și au fost așternute la loc, deoarece pe 1 Mai a fost prima zi de Paște, pentru care bucătarul nostru ne-a făcut borș de miel, cozonaci, ouă roșii; noi am mâncat la fel și a doua zi de Paște.

Eu am transmis avizările pentru cei interesați, apoi am trimis telex la Companie cu pontajul pe luna aprilie, la care am adăugat și cererile de repatriere, care solicitau aprobarea când vom ajunge în Bahrain. De asemenea am transmis lista cu materialele necesare actele pentru obținerea vizei pe actele registru. De la Companie ni s-a transmis numele agentului de protecție din Bahrain, pe care l-am și avizat.

Vremea este frumoasă și echipajul lucrează pe covertă. Șeful mecanic și subalternii săi de la mașini au terminat construcția metalică în care vor fi fixate buteliile de oxigen și acetilena.

Înainte de a ajunge în strâmtoarea Ormuz, am întâmpinat un curent contrar în apa mării, care opune rezistență la înaintarea navei și de aici a micșorare a vitezei.

De la Compania Conav n-am primit nicio aprobare pentru provizii, nici măcar pentru alimente.

Azi este 04 mai 94 ora 710 când am intrat în strâmtoarea Ormuz. Pe pasa de navigație întâlnim multe nave de pescuit, iar noi încercăm să ne strecurăm printre ele, ca la slalom (la sky).

Primim o radiogramă de la Companie care ne spune unde vom face buncherare, dar nu amintește nimic despre hrana noastră și despre materialele necesare.

La ora 2100 am ajuns la locul de ancoraj din rada exterioară a portului Abu Dabi, dar n-au putut intra în canal până la ora 24.00 datorită slabei pregătiri profesionale a pilotului sosit la bord, astfel că abia la ora

3.00 dimineața am putut acosta la cheu, după ce o manevră greșită a dus la ruperea unei parâme de la pupa.

La bord a sosit agentul de protecție și odată cu ei au urcat și muncitorii, dar neavând macara de cheu pentru manevrarea mărfurilor grele de pe covertă, au plecat. Era vorba de rolele de cablu uriașe.

Am vorbit la telefon cu domnii directori Grădinaru, Torlac și Melcea, cărora le-am explicat greutatea în care ne zbatem, dar m-au liniștit, spunându-mi că în zilele următoare va sosi dl. Torlac la Bahrain, ne va aduce indemnizația de străinătate și va rezolva toate celelalte probleme ale navei.

A doua zi agentul ne-a adus alimentele și materialele solicitate de mine. Eu am mers și am făcut prelungirea vizei pe șase carnete de marinar, pentru care am plătit suma de 213 \$. Seara am rămas în oraș până la ora 22.00. Abu Dabi este un oraș nou, modern, curat și foarte frumos, de parcă te-ai afla într-un decor din filmele științifico-fantastice.

Pe data de 06 mai ora 1030 s-a terminat operațiunea de descărcare a mărfii de pe covertă, iar după ce am primit actele mărfii și pilot la bord, am fost scoși din portul Abu

Dabi și am pus de drum spre portul Bander Abas, către care am transmis avizare de 24 ore.

În dimineața următoare nava noastră era deja ancorată în rada exterioară a portului Bander Abas, de unde la ora 1230 ne-a luat un pilot local, care ne-a introdus în port, ajutat de două remorhere, fiecare dintre ele având câte două remorci.

Descărcarea mărfii a început la ora 1530, mai întâi marfa așezată pe paleți, apoi cea ambalată în lăzi, pentru care a fost adusă altă macara.

Din Italia au sosit trei persoane, din care un surveyor, care au asistat la descărcarea mărfii, primind hrană și cazare pe nava noastră, cât va dura această operațiune.

Și aici muncitorii folosesc cârlige pentru manevrarea mărfii și, din neatenție, au rupt mulți saci, pentru care am făcut scrisoare de protest.

La data de 09 mai am primit controlul de la Căpitania portului, care a găsit totul în regulă, dar a constatat că tocmia în acea zi expiră termenul de valabilitate al Certificatului de siguranță pentru radio și celelalte echipamente. Pentru a evita măsura amenzii, le-am dat unele „atenții”, iar ei s-au prefăcut că n-au observat, așa cum se procedează peste tot.

Operațiunea de descărcare a mărfii s-a terminat pe 12 mai, iar după primirea actelor am primit și pilot la bord, care ne-a scos din portul Banderr Abas, după care am pus de drum spre Bahrain.

Aflați în marș pe mare, am primit radiogramă de la Bahrain, care ne solicită ora sosirii noastre în rada portului lor. Am transmis avizările necesare, iar la Compania Conav am întrebat ce vom face după urcarea pe doc?

Echipajul spală magaziile și coverta, însă totul merge greu deoarece pompa de covertă este defecă și nu poate fi pusă în funcțiune decât mâine.

Pe 13 mai ora 13.00 am ajuns în dreptul farului de

intrare în portul Bahrain, de unde am luat legătura cu port-control, care ne-a îndrumat spre geamandura nr. 3, pentru a ancora. Am reușit să ancorăm abia la ora 18.00, după care nava noastră a fost vizitată de Garda de coastă. Până seara am pescuit.

A doua zi de dimineață a sosit la bord pilotul, care ne-a introdus în rada interioară din fața Șantierului Naval, unde am ancorat din nou.

Mai târziu a urcat la bord agentul nostru de protecție, însoțit de controlul vamal, iar după ce și-au făcut datoria, au plecat.

În șantier se află ancorată și nava românească „Grădiștea”, care a fost urcată pe platforma docului respectiv și, din discuții cu Comandantul ei, am aflat că a fost preluată în „bare-boate” de către S.T.S. Viena, care ia și schimbat numele în „Danube Trading”. Tot de la el am aflat că, înainte de a urca pe doc, navei trebuie să i se facă asieta la O, 85%. Am dat dispoziție echipajului să introducă apă în magazii, până la O, 90 %, iar pe data de 15 mai nava a fost, deja, urcată pe doc.

La terminarea acelei manevre s-a prezentat și șeful șantierului, care ne-a aprobat să ne legăm la mal pentru a primi curent electronic și apă, apoi să fie spălat bordajul exterior al navei, ceea ce s-a făcut în următoarele ore. Înainte de a pleca de la doc, șeful șantierului a inspectat corpul navei pe dedesubt, exprimându-se: „Arată bine!” Chilele sunt întregi, bordajul prezintă o mică bosă (înfundare), însă lipsesc „zincurile” (plăci de zinc lipite pe bordaj pentru a proteja tabla împotriva ruginii), care au fost pierdute.

După ce am primit „Instrucțiunile docului”, în care sunt prevăzute toate regulile ce trebuie respectate, am executat indicațiile, organizând serviciul de cart la punte și la mașini, împreună cu șeful mecanic.

În ziua următoare au sosit la bord domnii Torlac și

Blănaru, împreună cu care am mers la biroul șefului de șantier, unde au fost discutate toate lucrările care urmau să fie executate la bordajul navei noastre și unele remedieri la cârmă.

Pentru început s-a hotărât rașchetarea corpului navei, de la linia de plutire, în jos spre chilă, respectiv opera vie (partea care se află sub nivelul apei).

După ce a fost rașchetată, s-a trecut la sablarea ei, operațiune grea, care a produs un nor gros de praf, care se ridica în aer și-i îneca pe cei ce lucrau, astfel căpitanul secund și ofițerul III punte, au fost nevoiți să meargă în oraș la otalmolog, iar doi marinari au fost afectați la căile respiratorii.

Între timp eu am disentanțat, la bordul navei, cu dl. Blănaru pe care l-am întrebat ce s-a hotărât cu membrii din echipaj care au solicitat repatrierea, la care acesta a răspuns:

— Nu se aprobă nicio repatriere! Excepție vor face cei doi ofițeri stagiați, care vor pleca atunci când nava va ajunge în Kuweit. Ceilalți poate vor pleca atunci când veți fi ajuns în Marea Mediterană.

— Ce îmi poți spune de indemnizația echipajului?

— Miercuri voi merge în Dubai pentru a lua suma de 25.000 de \$, cu care voi rezolva toate problemele.

— Ce vom face după ce nava noastră va fi coborâtă de pe doc?

— Imediat după ce termină reparațiile, veți pleca la Dubai, în portul Abu Dabi, de unde veți încărca sulf pentru Bombay.

În aceeași zi, pe la prânz, a sosit la bord Registrul de la Germanicher, care mi-a solicitat actele navei, după care a verificat amănunțit fiecare utilaj de pe navă, iar la plecare a luat cu el actele, urmând să revină a doua zi pentru a continua verificările probabil în vederea preluării navei.

Şantierul Naval ASRY dispune de două docuri plutitoare şi un DRY-DOC, care poate ridica nave în greutate până la 100.000 tone.

În zilele care au urmat a fost scoasă elicea navei, iar pentru că presetupa a fost găsită uzată, a fost făcută comandă să fie trimisă alta din Olanda.

Operaţiunea de raşchetare şi sablare a operei vii fiind terminată, echipajul a dat prima „mână” de miniu de plumb, apoi au fost montate zincurile, după care a fost dată şi a doua mână, peste care, după uscare, porţiunea respectivă a fost acoperită cu vopsea.

Din discuţia cu dl. Torlac am înţeles că dânsul ne va însoţi până în portul Sarjah de unde vom încărca cupru, apoi vom pleca la Karachi (Pakistan).

Seara dl. Torlac ne-a invitat în oraş pe mine, şeful mecanic, ofiţerul III mecanic şi pe fiul său, Mihai, care îndeplineşte funeşia de ofiţer electrician pe navă.

Oraşul Bahrain este foarte frumos, dar toate sunt scumpe, depăşind cu mult preţurile din Europa.

A doua zi s-a prezentat la bord agentul de protecţie care ne-a adus suma de 22.000 \$, reprezentând indemnizaţia de străinătate pentru echipaj, până la data de 31 mai 1994.

Pe data de 21 mai, aproape de prânz, cei doi directori ai Companiei noastre dl. Torlac şi dl Blănarus-au prezentat la navă, unde au avut o manifestare ieşită din comundictorialăşi, fără niciun motiv, ne-au jignit pe toţi membrii echipajului, învinuindu-ne că nu muncim pe măsura banilor pe care ni-i dau ei, spunând că ar trebui să muncim zi lumină, fără pauză.

Cei mai afectaţi au fost şeful mecanic şi căpitanul secund, considerând afirmaţiile lor nejustificative, deoarece pe navă, pe lângă serviciul de cart, tot echipajul munceşte zilnic, remediind defecţiuni care ar costa mii de dolari în alte împrejurări, iar noi facem economii, lucrând

cu mijloacele bordului și așa sărace și vechi, din dorința de a menține nava în stare de funcționare.

Le-am prezentat o listă cu cerințele noastre imediate și anume: desinsecția navei pe care s-au înmulțit carcalacii, cumpărarea unei mașini de spălat rufe; cumpărarea unei mașini de rașchetat, pentru a nu se mai face totul manual, care merge încet și este foarte greu, manual, procurarea vopselelor, diluantului și altor materiale de întreținere a navei; repararea radarului, etc.

Amândoi s-au prefăcut că nu au auzit și nu s-a rezolvat nimic, plecând fără să spună ceva.

A doua zi au sosit amândoi la navă pe la ora 1030 și m-au întrebat dacă am pescuit, iar răspunsul meu a fost afirmativ. Mi-au dat dispoziție să-l dau bucătarului, care să-l prepare saramură și prăjit, l-au mâncat și apoi au plecat în oraș, de unde s-au întors la 1530, au mâncat din nou din rația echipajului, după care au părăsit nava, lăsând-o tot cu problemele vechi, nesoluționate.

Pe data de 24 mai s-a terminat de vopsit opera vie și a fost montată cârma. Doi oameni din echipaj au înscris pescajul navei: la prova, la cuplul maestru și la pupa; o altă echipă a lucrat la rașchetarea și vopsirea Castelului și a coridoarelor interioare.

După amiază a fost adus la bord un alt telex, în locul celui vechi, care se defectează mereu. Urmează să fie montat de tehnicienii noștri cu mijloacele bordului.

Din cele 36 de butelii de oxigen existente la bord, 34 sunt goale și ar urma să le încărcăm, numai că am primit acte doar pentru cele două care sunt pline.

Nu stăm bine nici la mijloacele necesare pentru protecția muncii, în sensul că au fost cerute două aparate de respirat și lanterne, dar a fost adus unul.

La 25 mai a început să se introducă apă în doc la ora 930, iar la ora 13.00 toate manevrele luaseră sfârșit, nava noastră fiind ancorată în rada exterioară.

Imediat și-au tăcut apariția reprezentantul Germanicher, care a continuat să verifice pompele de incendiu, bărcile de salvare care fuseseră lăsate la apă, pompa de avarie și forepeak-ul. Constatând că toate sunt bune și în stare de funcționare, acesta a întocmit actele necesare, iar la ora 1830 a părăsit nava, însoțit de dl. Torlac.

A doua zi am primit permisul de plecare din șantier și din port, iar la ora 1300 pilotul sosit la bord ne-a scos în mare; odată cu debarcarea pilotului, au fost debarcați și cei doi ofițeri stagiaari, care urmau să se întoarcă în România cu avionul.

Întrucât dl. Torlac se află la bord și ne-a comunicat că urmează să mergem în portul Jubail pentru a încărca sulf pentru portul Bombay, am pus de drum spre Jubail, iar pentru că timpul (vremea) era frumoasă și marea calmă, echipajul a curățat magaziile de mărfuri pregătindu-le pentru a primi o nouă marfă. Șeful mecanic a balastat tancurile din borduri pentru a asigura echilibrul necesar al navei în marș.

După masa de seară am făcut adunare pentru alegeri sindicale. De la Compania Conav ni s-a transmis faptul că începând cu 27 mai 1994 ora 800 nava noastră a intrat în „time charters”.

În marș ni s-a defectat pompa de balast, la repararea căreia echipajul a lucrat toată noaptea.

La ora 130 am ajuns în rada exterioară a portului Jubail, unde am ancorat. Dimineța am luat legătura cu agentul de protecție, care ne-a spus să așteptăm în ancoră, unde va veni surveyorul să ne controleze magaziile în vederea eliberării „portelearance”.

Abia pe 28 mai ora 1030 am fost anunțați de serviciul de pilotaj să fim pregătiți pentru manevrele de intrare în port. A fost pornit motorul și a început să fie ridicată ancora la bord, însă vinciul a cedat, electromotorul lui s-a

ars și abia am reușit să aducem ancora pe bord, cu ajutorul unui cranic.

Pilotul a întârziat și el, iar nava noastră a ajuns în port și a acostat la cheu, abia la ora 2330.

Imediat după acostare, șeful mecanic a început să debalasteze tancurile. La bord au urcat agentul de protecție și autoritățile portuare, care au terminat controlul în mai puțin de o oră.

Pentru arderea electromotorului de la vinciul de ancoră, am întocmit protest de mare, pe care i l-am înmănat agentului, în vederea autentificării la Notariat.

A doua zi la ora 4.00 dimineața la bord s-au prezentat echipele de muncitori, care a început să încarce sulf în magaziile navei, pentru care am fost nevoiți să scoatem mingiurile (bare metalice care se așază travers pentru fixarea mărfii). Până la ora 1830 toată marfa a fost încărcată, astfel încât la ora 2100 am primit toate actele necesare și pilot la bord, care ne-a scos în mare. După ce am trecut prin strâmtoarea Ormuz și am pătruns în golful Oman, echipa de la punte a armat bine mingiurile pe covertă și a făcut cărățenie, apoi a etanșat capacele amagaziilor cu bandă adezivă.

Intrând în Marea Arabiei, am pus de drum spre Bombay.

Echipajul a montat și a pus în funcțiune noul telex prin care am și primit de la Companie vești: dl. Grădinaru nea transmis că ni s-a aprobat rebobinarea electromotorului de la vinciul de ancoră defect, apoi dl. Melcea ne-a cerut detalii despre acest incident, pe care l-am explicat cu amănunte.

La ora 1600 am oprit, rămânând o vreme în derivă, până am reușit să aducem ancora la postul ei, unde am amarato pentru eventualitate de furtună.

Noaptea care a urmat a fost grea pentru șeful mecanic, care a avut dureri marin în zona lombară

(sciatică), care l-a imobilizat la pat și abia am așteptat să ajungem la Bombay pentru un tratament.

Eu am dat un telefon în California - S.U.A. - unde am vorbit cu fiica mea, Irina, pe care am felicitat-o, fiind ziua ei de naștere.

A doua zi ne-a întâmpinat o zi frumoasă, cu soare, dar viteza noastră este modestă. Văzând că de la Companie nu primim nicio veste, le-am transmis noi două telexuri: unul prin care solicităm aprobarea pentru proviziile obișnuite, iar altul prin care cerem să ne fie trimiși la Bombay banii reprezentând indemnizația noastră de străinătate.

Echipajul a lucrat cu spor pe covertă până seara. Azi este 1 iunie - ziua internațională a copilului, dar aspectul vremii de afară nu coincide cu candoarea lor, încât suntem întâmpinați, încă din zorii zilei, de un vânt sâcâitor, care suflă dinspre Sud-Vest, ridicând valuri medii, dar suficient de mari de a reduce viteza navei.

Ni s-a defectat iar telexul, iar de la Companie nu mai avem nicio veste în acele zile. A doua zi, spre seară, primim de la Companie o radiogramă, prin care ni se aprobă să dăm rufele la spălat și să încărcăm cu oxigen buteliile goale, iar ne obligă să le deconectăm și să le conecteze echipajul, deși protecția muncii prevede că aceasta trebuie executată de personal specializat.

În noaptea care a urmat marea s-a dezlănțuit și s-a pornit o furtună puternică, cu ruliu și tangaj care ne-a aruncat din paturi, încât nu s-a putut dormi deloc.

Mulți au avut rău de mare, inclusiv dl. Torlac, care naviga împreună cu noi. Abia pe la ora 10.00 a doua zi a mai scăzut furtuna din intensitate, dar balansul navei tot nu a permis reluarea lucrului la bord, deși trebuia demontat vinciul defect, pentru a fi scos electromotorul ars, ce urma să fie trimis la reparație la sosirea în port la Bombay.

Pentru a evita loviturile puternice ale valurilor în bordaj, după amiază am schimbat de drum și, astfel, balansul s-a redus și s-a putut lucra.

Bucătarul mă anunță că în cambuză mai sunt alimente pentru o zi, două. Sper să ajungem la timp la destinație și să ne aprovizionăm, dar nu-i spun nimic.

Am transmis avizări de 24 ore la Bombay, iar în dimineața următoare ancorăm în rada lor exterioară. La ora 630 am contactat serviciul de pilotaj, care ne-a răspuns că vom avea pilot în jurul orelor 930, iar la ora 11.00 vom fi acostati la cheu, în port, ceea ce s-a și întâmplat, spre norocul nostru.

Mai târziu a urcat la bord agentul de protecție, însoțit de echipa care urma să ia la reparat electromotorul. Tot el ne-a adus vestea că vom sta în rada exterioară a portului 5 zile și la descărcare alte 5 zile.

Sosind și Shipshandlerul, l-am întrebat de ce nu ne-a adus alimente, că nu mai avem deloc? Ne-a răspuns că nu are bani, banca fiind închisă, dar va încerca să caute pentru noi ceva de mâncare.

După ce electromotorul a fost pus în șalupa cu care venise agentul, au plecat toți, dar am apucat să-i solicităm agentului de protecție să-mi aducă un pavilion indian și hărți cu portul Bombay și împrejurimile acestuia.

Am continuat să pescuim pentru a completa hrana la bord, dar am prins puțin, iar alimentele aduse de Shipshandlerul a doua zi, ne vor ajunge doar două zile. În noaptea care a urmat a plouat destul de bine. Ne-am bucurat că ne-a spălat nava de sare, de praful depus de la operațiunea de sablare din șantierul din Bahrain și de toată mizeria care s-a adunat de peste tot.

Eram pe punte când a intrat în radă nava românească „Călimănești”, înainte de ora 23.00. Această radă se numește interioară, deși ea se află în direcția musonului Sud-Vest, iar nava noastră a fost ancorată chiar

la intrare, în bătaia vântului. În a doua parte a nopții musonul a suflat atât de tare, încât a răscolit apa în radă, până când a întors nava noastră travers pe intrare; balansul s-a mărit, înclinația ajungând la 25° și nu ne-am putut odihni deloc toată noaptea, cât a ținut furtuna, până seara la ora 17.00 când s-a mai potolit.

De la „Conav” nicio veste, iar agentul de protecție și shipshandlerul n-au mai trecut pe la navă.

Echipajul se preocupă de înlocuirea unor țevi ruginite și suduri la apărătorile gurilor de aerisire.

08 iunie 1994. Incendiu la bord. A luat foc o prelată, care acoperea niște navete (lăzi) în care erau depozitate sticle. Focul a fost provocat de scânteile care au ieșit pe coșul de fum al navei. Consider că focul a produs pagube însemnate: prelata, lăzile care erau din material plastic și s-au topit și sticlele.

L-am stins cu apă, folosind pompele de la bord, fără să se extindă.

Din nou am rămas fără alimente în cambuză, iar agentul de protecție ne neglija, încât am fost obligat să-l contactez eu și să-l ameninț că dacă nu ne va aduce alimente, mă simt nevoit să solicit de la Crucea Roșie Internațională, pentru că nu pot accepta ca echipajul navei să rabde de foame, deși ne aflăm într-un port. Amenințarea mea a avut efect, iar după amiază agentul ne-a adus alimente.

A doua zi a fost adus la bord electromotorul vinciului, care a fost montat de membrii echipajului și i s-au făcut probele în gol și în sarcină, constatându-se că funcționează corespunzător.

De câteva zile peste portul Bombay plouă neîncetat, iar noi ne aflăm tot în ancoră, așteptând să fim acostati la cheu. Din port a plecat nava „Călimănești” după care a intrat nava „Hațeg”, trecând pe lângă noi.

De la Compania Conav nu am primit nicio veste, deși

nu mai avem prosoape, hârtie igienică și alte materiale pe care le-am trecut pe lista de necesar și am solicitat aprobarea pentru a le procura.

Afară este o vreme rece, căinoasă, cu ploaie și vânt care suflă în rafale dinspre largul mării, încât pe navă nu se poate lucra, dar nici nu putem să pescuim.

Pe data de 13 iunie la ora 1730⁰⁰ portecontrol ne anunță să ne pregătim pentru manevră, dar nu să acostăm la cheu, ci să ne scoată în rada exterioară, iar în locul nostru să fie introdusă o altă navă cu un pescaj mai mare. După mai multe șicane, manevra s-a amânat pentru a doua zi, când am fost trimiși în rada exterioară, fără pilot și fără remorchere de manevră, unde am ancorat și am așteptat, în mijlocul furtunii, care ne balansa groaznic, înclinând nava la 25°28°.

Am anunțat agentul de protecție despre faptul că am fost scoși în marea dezlănțuită și că nu mai avem mâncare și materiale de întreținere, cerându-i să ne aducă și un pavilion (drapel) românesc, care a fost rupt de vânt. Agentul ne-a răspuns în zilele următoare, anunțându-ne că pe 17 iunie vom acosta la cheu în vederea descărcării mărfii, dar despre hrană nu amintește nimic, deși cunoștea situația.

Abia pe data 18.06 ora 13.00⁰⁰ am reușit să intrăm în port și să acostăm la cheu, dar tot fără hrană, încât două zile am mâncat tot echipajulorez cu lapte praf, ceea ce a provocat multe nemulțumiri pe navă. Cei mai vehemenți au fost ofițerii II și III de la mașini, care m-au scos vinovat pe mine, vorbindu-mi nepolitic, chiar cu ton obraznic.

În următoarea zi agentul de protecție ne-a adus alimentele și antidotul, precum și câteva sticle cu bere, încât la masa de prânz și seara tot echipajul a mâncat bine și s-a liniștit.

Printr-o radiogramă „Romiine” m-a întrebat dacă am avut reclamații în legătură cu marfa pe care am predat-o în

portul Aqaba și în ce au acostat neregulile? i-am răspuns că eu nu am avut nicio reclamație la Aqaba.

La bordul navei noastre a sosit agentul de la „Emigration” (Poliția de frontieră), care ne-a cerut carnetele de marinari și ne-a eliberat P A.S.-urile pentru plecarea în oraș. Cu acest prilej a constatat că viza pe carnetul nostromului era expirată și l-a amenințat că îl amendează, însă a renunțat când a primit patru cartoane de țigări, o ladă de bere și o altă ladă de suc.

Pe data de 21 iunie nu s-a lucrat, fiind sărbătoarea națională a Indiei. Întrucât afară plouă, nici pe navă nu s-a lucrat, iar șeful mecanic, căruia i s-au alăturat și alți colegi de pahar, au băut până când s-au îmbătat, iar a doua zi nu s-au mai putut trezi ca să sudeze apărătorile gurilor de aerisire, fiind prea obosiți de alcool.

Vremea era frumoasă și la bord au sosit echipele de muncitori, care au început să descarce marfa din magazii, dar se mișcă încet, nu se grăbesc deloc.

Aproape de prânz au fost aduse rufele de la spălat și buteliile de oxigen încărcate, apoi a sosit barja care ne-a adus apă, iar mai târziu alta care ne-a adus uleiul și o ladă cu piese de schimb pentru motoarele auxiliare. Am transmis la Companie telex prin care am confirmat primirea pieselor și uleiului.

Mai târziu șeful mecanic și ofițerul electrician, Mihai Torlac, a avut o convorbire cu tatăl ultimului, respectiv dl. Director Torlac, cerându-i acestuia să le plătească o sumă de bani în plus la indemnizația obișnuită pentru munca pe care o prestează la bord.

În ziua de 25 iunie muncitorii portuari au intrat în grevă și n-au mai lucrat deloc până la data de 06 iulie 1994.

Echipajul navei a continuat lucrările la bordul navei, iar a doua zi am plecat la o plimbare în oraș, fiind duminică. Bombay este un oraș mare, având o clasă

însemnată de oameni bogați, dar are și o pătură semnificativă de oameni săraci care trăiesc și dorm pe stradă.

De asemenea pe străzile orașului se plimbă vacile care fac multă mizerie, care emană un miros urât. India a fost mulți ani colonii engleză și portugheză, iar când acestea au fost eliberate, au rămas sărace și înapoiate cultural. Mai civilizate se pare că sunt coloniile portugheze din GO A (Murmugoa).

Luni, profitând de vremea frumoasă, am mers în oraș, la Consulatul român și am prelungit viza pe patru carnete de marinar, după care am trecut pe la Agenție și am vorbit la telefon cu directorii Torlac și Melcea de la Companie, care mi-au spus că voi încărca hrană pentru animale pentru porturi din zona Mării Mediterane.

Mărți a sosit la bord agentul de protecție pe care l-am întrebat ce să facem pentru a fi aduși în port sau cel puțin în rada lor interioară, „să dați ceva la Căpitania portului”, a răspuns el. I-am dat două sticle cu Whisky și patru cartoane de țigări și totul s-a aranjat, astfel că un pilot sosit la bord, ne-a băgat iar în rada interioară. La bord a sosit o echipă, care ne-a reparat aparatul radar.

Afară a început să plouă din nou și nu se mai poate lucra pe covertă, iar echipajul stă prin careul marinarilor. Șeful mecanic a reușit să se certe cu tot echipajul navei, inclusiv cu subordonații săi din compartimentul mașinii. Supărat tare, a refuzat să se mai prezinte la masăși bine a făcut evitând astfel surpriza pe care i-o pregătiseră colegii săi, care i-au turnat multă sare în mâncarea din farfurie și apoi i-au înfipt un chiștoc de țigară.

Agentul de protecție care a sosit la bord, mi-a cerut pescajul navei noastre, în vederea stabilirii danei în care vom fi acostati pentru a se continua descărcarea mărfii. Cu acest prilej ne-a adus un telex prin care compania nea aprobat repararea electromotoarelor defecte de la cranice,

urmând să vină cu echipa care le va lua să le repare. Agentul nostru este slab pregătit din toate punctele de vedere și este dezinteresat, nu se preocupă de problemele noastre.

Ploaia nu încetează. Lângă noi, ancorează încet o navă grecească. Încercăm să discutăm cu echipajul ei, printre care aflăm că sunt și patru români, care ne spun că transportă zahăr, dar și ei au fost scoși în rada exterioară, apoi în cea interioară și, la fel ca și pe noi, nimeni nu-i baga în seamă.

Pe data de 03 iulie ancorează în rada interioară și navele românești „Tom is Nord” și „Simeria”, cu care încercăm să luăm legătura.

Pe la ora 12.00 nostromul ne anunță că avem un bolnav la bord. Marinarul Traicu are temperatură mare și acuză dureri la ureche. L-am încredințat agentului de protecție, care l-a dus la medic, folosind o șalupă, iar după ce l-a consultat medicul și i-a scris medicamentele necesare, l-a adus la bord.

A doua zi agentul ne-a anunțat că pe 06 iulie la ora 7.00 să fim pregătiți pentru manevră, în vederea acostării la cheu, în dana „Victoria-doc” Totul s-a petrecut întocmai și, manevra s-a derulat normal, iar la ora 13.00 muncitorii au început să descarce marfa din navă.

Între timp la bord au fost aduse și buteliile încărcate cu CO₂, care urmau să fie montate în locurile stabilite, însă șeful mecanic și cei de la mașină au refuzat s-o facă până când nu vor fi plătiți pentru această operațiune periculoasă.

Cristian Traicu continuă să meargă la medic pentru controlul urechii, dar într-o seară când a ajuns la poarta de intrare în port și i s-a cerut P.A.S.-ul, a constatat că l-a pierdut și i s-a refuzat intrarea, până când am trimis un ofițer, care a garantat pentru el și l-a adus la navă.

La deschiderea magaziiilor s-au spart unele conducte

sub presiune și unele furtune, care se tot repară, cu mijloacele bordului, de echipaj. Muncitorii nu știu să manevreze cranicile, încât au defectat „deja” unul, pentru care le-am întocmit scrisoare de protest, pe care am depus-o la Notariat, pentru autentificare prin intermediul agentului de protecție.

Într-una din zile echipa de la mașină a acceptat să monteze la locul lor buteliile încărcate cu CO₂, dar una dintre ele, când i s-a scos capacul de siguranță, a scos gaz și toți cei care asistau au fugit pe covertă, cât mai departe. Am anunțat Compania despre acest incident, care a aprobat că acea operațiune să fie executată de o echipă specializată din port. Am întocmit în acest caz protest de mare, pe care l-am trimis la Notariat pentru autentificare. Când am mers în oraș pentru a ridica cele două acte autentificate, am trecut și pe la oftalmolog unde am făcut un control, deoarece ochii mă dureau și îmi lăcrimau.

10 iulie 1994 este ziua de naștere a soției mele, Aurora pe care am sunat-o la telefon și i-am urat cele ce se obișnuiesc. Ea m-a informat că mașina mea se află tot în atelierul de reparații de la Autoservice, iar în rest toate acasă decurg normal.

Astăzi n-am putut pescui, nici să merg în oraș, deoarece plouă torențial, ceea ce mă face să cred că orașul Bombay a fost inundat. Cu toate acestea, după ce ploaia s-a mai potolit, agentul de protecție m-a amenințat să merg la Agenție unde au sosit niște documente curioase pe numele navei noastre. M-am îmbrăcat și am ieșit în oraș. La Agenție am găsit un telex trimis de la Compania Conav, prin care ofițerul electrician Mihai Toslac era împuternicit să transmită, sub semnătura sa, toate problemele navei. Asta spunea ceva în legătură cu autoritatea Comandantului navei, dar știind cine și de ce conduce Compania, nu am reacționat.

Am găsit, tot acolo, nota specialistului care urma să

ne repara aparatul radar, cu prețurile pe care le cere. Acesta a pus condiția că va executa reparația, numai dacă Compania noastră consimte să plătească prețul cerut.

Când am discutat la telefonul cu Compania, directorii Melcea și Grădinaru mi-au comunicat că după ce vom termina de descărca marfa la Bombay, vom merge la Karachi, de unde vom încărca produse agricole.

După ce mi-au cerut lucrările de reparație ale utilajelor, m-a atenționat ca toate să fie în funcționare când vom ajunge la Karachi.

La ora 2330 lângă nava noastră a sosit barja cu apă, de la care am ambarcat 200 tone, până la ora 6.00 dimineața, în cursul zilei au sosit la bord și cele două electromotoare reparate. Continuă să plouă tare și astăzi.

Pe data de 14 iulie s-a finalizat descărcarea mărfii din toată nava, până la ora 2330.

A doua zi, pe la ora 10.00 și-a făcut apariția la bord Germaniecher Lloyd (Registrul), care a testat toate utilaje, aparatele și buteliile de oxigen și CO₂, apoi a plecat, spunând că ne va trimite actele în dimineața următoare prin intermediul agentului de protecție. În aceeași zi s-a prezentat și specialistul care a reparat aparatul radar și mi-a prezentat factura ca s-o semnez. I-am chemat pe șeful electrician și pe ofițerul electrician Mihai Torlacâmpuțernicitul din partea Companiei, să confirme datele din factură și s-o semneze, dar ei au refuzat s-o semneze, motivând că nu știu ce reprezintă acele sume înscrise în document. I-am sugerat lui Mihai Torlac să ceară lămuririle necesare de la Companie, personal de la tatăl său, dar acesta a refuzat și această alternativă.

În ziua următoare am terminat asieta navei, la șapte picioare, conform cererii autorităților portuare, iar la ora 1130 agentul de protecție mi-a adus actele navei și ale mărfii predate, semnate de cei interesați.

Peste o oră a sosit la bord pilotul care, ajutat de două

remorchere de manevră, ne-a scos din port în rada exterioară unde am ancorat pentru a executa curățenia în magazii și pregătirea lor pentru a primi **o nouă marfă**. Dar marea era foarte agitată și, din cauza balansului, apa din magazii a spart pereții și a început să curgă în santină, de unde ne-am chinuit s-o scoatem cu un ejector, dar a fost foarte greu, deoarece la fund s-a strâns toată mizeria rămasă de la marfa descărcată, precum și scândurile folosite la fixarea mărfii. Tot echipajul a muncit pentru a curăța santina și magazinele.

Din cauza furtunii care ne balansa și ne lovea din toate părțile, ancora noastră a început să **grăpeze** (să alunece pe fundul mării). Pentru a opri grapajul, am fost nevoit să schimb poziția navei și să mai adaug a șasea cheie de lanț, care să permită ancorei să se fixeze în solul din adâncuri.

După ce a fost scoasă toată apa din magazii, pereții acestora au fost reparați și au fost pregătite pentru a primi a noua marfa.

Pe data de 19 iulie am transmis toate datele la Compania Conav și la Vasco, ultima precizându-ne să ne deplasăm la

Colombo (**SRY-LANKA**), de unde să luăm combustibili și apă, apoi să plecăm la Madras (**India**) de unde să încărcăm mărfuri generale, în saci și vrac, pentru porturile din golf. Am confirmat toate aceste dispoziții, după care am transmis avizările necesare pentru cei interesați, inclusiv la Conav.

La ora 23.00 am pus de drum spre Colombo și am navigat în apropierea coastelor vestice ale Indiei, până la Colombo, capitala-port a SRY-LANKAI, unde am simțit musonul de vară din Sud-Vest.

Drumul a fost greu, cu furtună, încât prima zi a fost imposibil să se poată executa lucrări la bord, mulți dintre noi fiind preocupați să ne menținem echilibrul, iar unii sau

luptat cu răul de mare.

În ziua următoare vântul a mai slăbit în intensitate, valurile au mai scăzut din înălțime și forță încât tot echipajul a putut să monteze electromotoarele cranicelor, cu care apoi a reușit să treacă peste bord butoaiele cu gunoiul care a fost aruncat în mare.

Abia pe 22 iulie am ajuns în rada exterioară a portului Colombo, unde am ancorat în jurul orei 24.00.

La ora 6.00, în dimineața următoare, a sosit pilotul la bord care, într-o jumătate de oră ne-a introdus în port și imediat ce am acostat la cheu, au urcat la bord agentul de protecție și controlul portuar. Mai târziu a acostat barja de la care am luat 260 T de combustibili, dar când a vrut să plece, motorul ei s-a oprit, iar valurile au aruncat-o în bordajul navei noastre, în pupa, producând o înfundare pe suprafața de un metru pătrat, împreună cu ușa din bordaj de unde se evacua gunoiul de la bordul navei noastre. A urmat apoi frecarea barjei de bordajul navei noastre „rașchetând” vopseaua de pe zece metri lungime. Pentru aceasta am făcut protest de mare, prilej cu care am descris modul de producere a abordajului. După plecarea barjei cu pricina, a sosit pilotul la bord, care ne-a scos în largul mării, apoi am pus de drum spre Madras, lăsând în dreapta SR1-LANKA și intrând în strâmtoare, pe lângă coasta sud-Estică a Indiei, pentru a ajunge în golful Bengal.

În timpul marșului am raportat la Vasco, apoi și la Conav tot ce am făcut, inclusiv abordajul produs.

Vremea frumoasă a ținut cu noi și de această dată, încât uneori am prins și viteza de 15 Nd., astfel că după două zile de mers, în ziua a doua, pe la ora 20.00 am ancorat în rada exterioară a portului Madras.

Profitând de vremea frumoasă, echipajul a lucrat cu spor la bord, unii pregătind magaziiile pentru marfă, iar alții au pus în funcțiune toate crănicele de bord, precum și autoclavele tancurilor 8 și 9, cărora le-a făcut și probele de

funcționare.

Deși portul Madras fusese avizat de 24 ore, noi așternpțăm în ancoră, fară să fi primit răspuns de la el.

La cererea noastră anterioară, Compania Conav ne răspunde printr-o radiogramă că nu ne poate trimite indemnizația de străinătate, întrucât la Madras nu există bancă, dar nu spune că ne-o va trimite în alt port; nici despre celelalte provizii nu suflă vreo vorbă (alimente, antidot, carburanți, vopsele și celelalte materiale).

Mihai Torlac s-a prezentat la mine și mi-a spus că vrea să plece acasă, în România, deoarece simte că nu mai poate rezista până când vom ajunge în Kuweit. În zilele următoare Mihai Torlac și Tudorașcu au fost conduși la spital, iar rezultatul a fost că Mihai are ulcer cu melenă, și i s-a recomandat să fie urgent trimis în țară, la prima escală.

În această seară am vorbit la telefon cu soția mea, care mi-a dat o veste plăcută: a scos mașina mea din autoservice și arată bine, ca nouă.

De la Vasco am primit un telex prin care mă anunță că avem un nou navlositor (chiriaș), TRIMEX din Dubai, căruia trebuie să-i transmitem toate datele privind transportul, inclusiv cantitatea de combustibili existentă la bord. Ne-am conformat întocmai, în final am cerut aprobare de la Conav pentru debarcarea lui Mihai Torlac, care este bolnav, când vom ajunge la Colombo, dar a trebuit să așteptăm răspunsul. Agentul de legătură nu a mai trecut de mult timp pe la navă, fiind foarte dezinteresat să ne acorde ajutor.

Am încercat să contactăm pilotajul portului Madras, pentru a afla când ne va introduce în port pentru încărcarea mărfii, dar n-am primit niciun răspuns. Așteptând, am pescuit câțiva pești pe care i-am fript și am făcut saramură.

Abia pe 28 iulie la ora 12.00 pilotajul ne-a anunțat să

pregătim nava pentru manevra de intrare în port, iar la ora 1530 a sosit pilotul la bord, care ajutat de remorchere, ne-a introdus în port, iar la ora 17.00 nava era legată de cheu.

A doua zi a sosit la bord reprezentantul navlositorului TRIMEX din Dubai, care mi-a prezentat telexul de la Compania „Conav”, prin care aceasta ne anunță că s-a aprobat rebobinarea electromotorului când vom ajunge în Kuweit, apoi m-a informat că în ziua următoare va sosi la bord un medic, care va vaccina echipajul navei împotriva holerei, apoi îi va consulta pe cei care au multe afecțiuni. La plecare, reprezentantul TRIMEX charter mi-a înmănat „Instrucțiunile de marș”.

Pe navă a început încărcarea mărfii, dar aceasta se face destul de defectuos, motiv pentru care le-am întocmit „scrisoare de protest”.

Seara am plecat în oraș împreună cu șeful mecanic, unde ne-am plimbat și am băut câte o bere, apoi ne-am întors la navă. Madras se află la distanța de 1 km față de port, iar pe tot drumul am întâlnit copii goi, care cerșeau; când am intrat în oraș, am văzut copii și oameni maturi care dormeau pe rogojini, așezate pe trotuar, în mare mizerie. Pe marginea trotuarelor erau ficuși, în coroanele cărora erau cățărare maimuțe și ciori, iar pe străzi și în piețe umblau sau dormeau vacile.

Ce diferență între cei bogați, care erau grași și bine îmbrăcați și cei săraci, goi și slabi, înfometați!

Pe data de 01 august am primit aprobarea de la Compania noastră pentru debarcarea lui Mihai Torlac dar și a lui Nicolae Ionel, care trebuia să ajungă în țară pentru că urma să se căsătorească și să facă nunta. Însă debarcarea lui urma să aibă loc la Kuweit și nu la Colombo.

În aceeași zi s-a terminat și încărcarea mărfii pe navă, iar după ce am primit actele semnate, la bord a urcat pilotul care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre Colombo.

De data aceasta nu am mai avut timp frumos, iar cerul întunecat prevestea furtună. Echipajul a etanșat capacele magaziiilor cu bandă adezivă, în așteptarea furtunii, care nu a fost prea mare până la Colombo, unde am oprit în rada exterioară pentru a-l debarca pe Mihai Torlac, acesta fiind preluat de un remorcher, iar noi ne-am continuat drumul spre portul Kandia, tot pe coasta vestică a Indiei.

În marș am transmis avizările pentru cei interesați. Stația noastră prin satelit dă semne de oboseală, iar șeful electricienilor este de părere că este vinovată tastatura.

Vineri, 05 august 1994, dis-de-diminează ne-a luat în primire o furtună sâcâitoare, cu hulă de travers, care ne balansează și ne înclină cu 26 - 28° în borduri, dar schimbăm direcția și vântul ne vine în avantaj, suflând din Nord-Vest, travers din pupa. Cu toate acestea, de atâtea zgâlțâiri, toate obiectele din cabină au fost împrăștiate pe joos, în cabina mea și aragazul având aceeași soartă.

Luni am intrat în golful Cochiru, unde apa este liniștită și nava înaintează cu viteza de 13 Nd. La ora 24.00 am introdus în cart timonierii, pentru conducerea manuală a navei, apoi la ora 02: 00 am ancorat în rada exterioară a portului Kandia, unde am găsit alte 22 nave ancorate, din care șapte românești, care așteptau în radă de două săptămâni de zile, iar altele chiar de două luni, Traian și Florești. Am făcut apel la serviciul de pilotaj, dar nu ne-a răspuns nimeni. Pentru a păzi nava de eventuali hoți, am organizat echipajul în carturi permanente.

Pe drum ni s-a defectat girocompasul, care a rămas fără răcire, astfel că până la locul unde am ancorat, ne-am folosit de compasul magnetic. În ziua următoare ni s-a defectat telexul, apoi aparatul de aer condiționat. Au fost reparate toate, pe rând de către echipajul nostru. Afară plouă mărunț și bate vântul, iar eu am încercat să pescuiesc și n-am prins niciun pește.

Vineri, 12 august, a ieșit soarele, după atâtea zile cu nori, furtuni și ploi. La bord a sosit agentul de protecție din portul Kandia, care m-a anunțat că în ziua următoare urmează să fim introduși în port, dar pentru asta va trebui să fim la geamandura TUNA la orele 6.00 de unde ne va lua pilotul. Am procedat întocmai, dar pilotul a sosit la ora 7.00, care ne-a condus în port unde am ancorat în fața danei fixate, în așteptarea mareei înalte de la ora 16.00. Tot în aceeași dană se află și nava românească „Călimănești”, iar în radă se află ancorată nava „Covasna”.

Când a venit marea, am acostat la cheu, iar la ora 19.00 a început operațiunea de încărcare a mărfii în navă.

Între timp a urcat la bord controlul portuar, care la ora 20.00 a terminat și a plecat.

Încărcarea a durat până duminică, iar după amiază am primit pilot la bord, care ne-a scos din portul Kandia în golful Cochiru, iar de acolo am ieșit în mare unde am pus de drum spre Kuweit. Ajunși în mare ne-a luat în primire musonul, care sufla tare dinspre Sud-Vest, micșorând viteza navei noastre, a cărei direcție de mers era aproape travers pe direcția musonului, producând rulu și tangaj greu de suportat, care ne zgâlțâiau permanent. Am încercat să mai schimbăm direcția de deplasare a navei, dar în zadar, viteza ei nu trecea de 8 Nd. În ziua următoare vântul a crescut în intensitate, ajungând la forța 8 - 9 Beaufort, valurile ajungând la înălțimea de 6 - 7 metri, care loveau puternic în bordaj, producând o înclinare de 35 °, ceea ce devenise destul de periculos. Echilibrul era aproape imposibil să ni-l mai menținem, circulația pe covertă era imposibilă, iar obiectele din cabine ajunseseră iar pe jos, amestecate.

După trei zile de mers, am ajuns în adăpostul coastei țării Oman, iar după ce am străbătut golftil Oman, am traversat strâmtoarea Ormuz, pătrunzând în golful Persic. Scăpând de furtună, am făcut ordine în cabine.

Am întrebat Compania Conav dacă se va înlocui întregul echipaj de pe navă, iar răspunsul a fost afirmativ, ceea ce m-a dus cu gândul că nava noastră va avea aceeași soartă ca și nava „Bârlad”.

Am transmis avizările necesare către toți cei interesați, precum și la TRIMEX. Compania noastră a ținut să-mi precizeze că schimbul va sosi în Kuweit pe data de 22 august, cu avionul de noapte, iar noi vom pleca pe 24 august dimineața spre Constanța, după ce vom preda serviciul pe navă. M-am bucurat că plec.

În golful Persic era foarte cald, ziua aerul era aproape fierbinte, iar aparatul de aer condiționat nu mai făcea față, încât la mine în cabină temperatura era de 33°. Nava noastră înainta greu, abia prindea viteza de 10 Nd și 95 rotații la elice/minut, întrucât și apa era caldă în golf.

Când am intrat în golful Shailia era sâmbătă, 20 august, ora 8: 25, iar portul care fusese avizat, ne-a trimis pilot care ne-a introdus la cheu până la ora 10.00 când a și început pregătirea pentru descărcare, dar portul nu lucra, avea o sărbătoare. A doua zi, însă, s-au prezentat la navă echipele de muncitori, care au început operațiunea de descărcare a mărfii.

Eu am definitivat toate actele navei, pregătind totul pentru predarea schimbului care urma să sosească.

Supportasem foarte greu căldura, întrucât aerul condiționat se defectase. Agentul n-a mai trecut pe la navă și nu ne-a adus nici alimente, apă sau bani.

Abia pe data de 23 august 1994 ora 7.00 dimineața au sosit de la Constanța colegii noștri cărora le-am predat nava, iar noi am plecat la aeroportul din Kuweit, de unde am plecat spre Constanța.

VIII

De la Colombo la Constanța în luna noiembrie 1994 Compania „Romline”, secția I.M.M.T.S., mă numise comandantul unei nave care se găsea departe de țară,

tocmai în porți Colombo, din Republica SRY-LANKA.

Astfel că la data de 23 noiembrie, împreună cu un echipaj deja constituit în acest scop, am pornit spre Sofia, capitala Rep. Bulgaria, cu un autocar pentru a lua avionul spre Colombo. Împreună cu noi a mers și Dl. Iorgulescu, superintendentul de atunci al secției condusă de Dl. director Vasile Ștefan.

Deși am plecat din Constanța la timp, am bâjbâit mult, deoarece șoferul nostru nu a cunoscut drumul, încât am ajuns abia la ora 2100 la aeroportul din Sofia, obosiți și îngrijorați că vom pierde avionul. Totuși am reușit să-l prindem iar la ora 24.00 am decolat spre destinația menționată. După o escală pe care avionul a făcut-o pe aeroportul din Doña (Qatar), unde timp de jumătate de oră și-a completat combustibilul, cursa a fost reluată, iar pe 24 noiembrie 1994 ora 13.00 a aterizat pe aeroportul din Colombo.

În două ore am ajuns în port unde se găsea nava românească pe care trebuia s-o luăm în primire, iar echipajul pe care îl schimbam urma să se întoarcă în România, ceea ce s-a și întâmplat. Noi l-am găsit pregătit pentru repatriere, semn că fusese înștiințat.

Am făcut un tur sumar pe navă iar primele impresii m-au întristat și m-au dezamăgit: găsisem o navă veche, ruginită și foarte prost întreținută.

În zilele care au urmat am verificat-o de la un capăt la celălalt și temerile mi s-au confirmat: capacele magaziiilor erau găurite, crainicele defecte, girocompasul și compasul magnetic nefuncționabile, stația radio nu funcționa de mai multă vreme pe covertă o ancoră defectă părăsită lângă vinci și multe altele, cu care am întocmit o listă pe care am trimis-o la Companie prin telex. În ziua următoare am făcut un drum până la Agenție, de unde am trimis prin fax lista cu necesarul de alimente, antidot, medicamente și materiale de întreținere a navei.

Mai departe echipajul a trecut la repararea utilajelor defecte cu mijloacele bordului, precum și la curățenia navei pe covertă, în cabine și pe coridoare. La toate aceste constatări și la lucrările executate, a asistat și Dl. Iorgulescu.

Pentru defecțiunile aparaturii și utilajelor de la bord, am întocmit „scrisoare de protest”, iar în ziua care a urmat am vorbit la telefon cu Dl. director Vasile Ștefan căruia i-am prezentat situația reală a ne vei, iar domnia sa a hotărât să o facem funcțională și s-o aducem în Europa, dar să transportăm și un navlu, pe care îl va căuta Compania. Mi s-a dat aprobare pentru 150 tone de combustibil greu.

Șeful mecanic și echipa sa trudesca la repararea cranicelor defecte, dar le lipsesc piesele de schimb. Seara m-am deplasat în oraș și am cumpărat, cu bani cash, rezistențe, condensatori și alte piese.

Pe data 27 noiembrie Căpitania portului ne-a somat să mutăm nava mai spre prova cu 150 m, manevră pe care am executat-o pe parâme, dar în timpul manevrei, electromotorul cabestanului s-a ars.

Echipa de la punte a lucrat întreaga zi la înlocuirea garniturilor, fluturilor și siguranțelor de la capacele magaziiilor, iar în zilele următoare a spălat coverta și a vopsit gurile de aerisire.

Într-o zi și-a făcut apariția la bord echipa de la controlul sanitar, care n-a avut obiecțiuni.

În următoarea zi Căpitania ne-a anunțat că putem reveni pe locul inițial la cheu, dar manevra s-o facem de îndată. Am executat tot manevra pe parâme, folosindu-ne de cele două cranice din borduri, dar sarcina fiind prea mare, din ele a început să iasă fum; la demontarea lor s-a constatat arderea electromotoarelor, iar unul avea un dinte rupt la partea care făcea cuplajul cu reductorul. Am mers la Agenție de unde am transmis fax la Companie cu cele

întâmpilate, solicitând aprobarea pentru repararea lor.

De la Companie am primit înștiințare că vom merge în portul indian Kandia pentru a încărca saci cu orez și soia pentru Arabia Saudită.

Pe data de 03 decembrie nostromul (șeful de echipaj) s-a îmbolnăvit și am fost cu el la stomatolog, dar cabinetul era închis, iar agentul de protecție este slab pregătit, nu se pricepe la nimic și nu știe să acționeze, încât ne-am întors la navă și am folosit mijloacele bordului.

A doua zi am pregătit nava de drum și am solicitat pilot, care ne-a scos din port cu ajutorul a două remorchere de manevră. După coborârea pilotului, am pus de drum spre Kandia, iar echipajul continuă lucrările de întreținere la bord, vremea fiind bună.

După o oră de marș dinspre S-V vântul a început să sufle cu putere și ridica valuri care lovesc destul de tare, în bordaj, făcându-l să vibreze continuu. Mergem cu o viteză de doar 8 Nd., deoarece direcția vântului se schimbă mereu. Între orele 14.00 - 17.00 pe navă se produce „Black - Out” (lipsa curentului electric - înineric) și rămânem în derivă până se repară defecțiunea de la motorul principal, constând înfundarea răcitoarelor, care trebuiau curățate.

Datorită defecțiunii produse la motor nu mai funcționează nici aparatul de aer condiționat ceea ce a adus la acumularea în cabine a unui aer greu, irespirabil.

Furtuna a zgâlțâit tare catargul de pe comandă și suportii gruiurilor, care trepitează, existând pericolul de a fi rupte, dacă furtuna va continua.

Am reușit să transmitem avizările pentru cei interesați, dar stația de radio s-a dovedit că este slabă, încât nu putem să transmitem și radiogramele pe care le-am întocmit pentru Companie.

În marș am observat că tancurile 8 și 9 din borduri, precum și forepeak-ul (tancul din prova) sunt sparte,

pentru care motiv am dispus de balastarea lor.

Astăzi este 6 decembrie, Sf. Nicolae dar nu avem la bord niciun sărbătorit.

La ora 4.00 dimineața motorul a fost reparat și ne-am continuat drumul spre Kandia în condiții mult mai bune, deoarece furtuna s-a mai domolit, motorul trage bine și bordajul numai trepidează încât mergem cu viteza 10 - 11 Nd. și cu 100 rotații/minut a elicei. Afară s-a făcut destul de cald, dar aerul condiționat nu funcționează și situația în cabine a rămas la fel ca mai înainte.

Mă ocup puțin și de program administrativ în cabină, în sensul că am dezghețat frigiderul și am schimbat lenjeria de pe pat.

Echipa de la punte execută lucrări pe covertă, iar eu am mers să-i ajut. Fiind foarte cald, am făcut dush cu apă sărată și plaja în timpul lucrului.

Am transmis avizări de 3 zile la Kandia, iar de la Companie am solicitat contactori pentru cranice și hărți deoarece hărțile găsite la bord sunt vechi din anii 1973 - 1974. Răspunsul Companiei a sosit peste două zile prin radiogramă, în care ne anunță că ne va trimite contactorii la Kandia. Ne atenționează să prelungim certificatul de siguranță radio la ambasada noastră. De asemenea, să prelungim certificatul de clasă, care expiră la aceeași dată, fără de care nici celelalte certificate nu vor fi luate în considerare de către autoritățile portuare.

A doua zi am dispus inventarierea tuturor materialelor consumabile de la bord, apoi au fost sudate tancurile de combustibil, din care până în prezent s-au consumat doar nouă tone.

Am transmis la Kandia avizarea de 24 ore. Echipa de la punte continuă ungerea utilajelor ce vor fi folosite la manevre și la încărcarea mărfurilor.

Privesc de pe puntea de Comandă și constat că pe coșul de evacuare a gazelor de motor iese mult fum și

scânteii, existând pericolul producerii unui incendiu la bord. Pentru prevenirea lui am atenționat echipa de punte să nu lase pe covertă obiecte care pot lua foc, așa cum s-a întâmplat cu ani în urmă pe nava „Horezu”. Nava noastră merge cam „apucată” de când a fost scoasă apa din forpeak-ul spart iar prova s-a ridicat mai mult din apă.

Pe data de 09 decembrie am intrat în golful Cochiru, unde am mers cu viteza de 14 Nd., iar a doua zi dimineață, pe la ora 4.00 am ancorat în rada exterioară a portului Kandia și am apelat serviciul de pilotaj, care nu ne-a răspuns. Abia pe la ora 10.00 ne-a contactat agentul de protecție, care ne-a cerut date despre navă, dar nu știa când vom intra în port.

Șeful mecanic cu echipa de la mașină a început operațiunea de decarbonizare a motoarelor auxiliare, iar echipa de punte repară peretele din lemn al magaziei numărul 4; toate crаницele au fost revizuite și unse pentru a putea fi folosite.

Întrucât în portul Kandia se fură parâmele, am pus posturi de supraveghere atât la prova, cât și la pupa.

În rada exterioară unde am ancorat noi, am văzut că se află și navele românești „Nicorești” și „Caraș-Severin”, dar sunt mai departe și nu putem discuta cu echipajele lor, deocamdată.

Pe nava noastră n-am găsit table, șah sau alte mijloace de petrecere a timpului liber, nu există nici remy, iar televizorul este defect. Șeful R.T.G. mă anunță că s-a defectat și emițătorul principal.

— Ce defecțiune are? îl întreb eu. Se poate repara?

— Nu știu, pentru că la bord nu există cartea lui tehnică.

Rămân pe gânduri... „Câte vor mai lipsi? încă nu le-am verificat pe toate”. Am coborât din cabina de comandă și am făcut un control prin cabinele echipajului. Am găsit cearșafuri vechi, rupte și prosoape uzate și murdare care

te duc cu gândul la o navă care a fost abandonată de echipajul ei de multă vreme. I-am spus și domnului Iorgulescu ce am constatat, apoi a venit cu mine să se convingă. Toate constatările le-am trimis la Companie prin stația navei „International 3”, deoarece noi nu avem bani cash ca să reparăm emițătorul nostru.

Echipajul navei pare disciplinat și muncitor, dar eu n-am mai lucrat cu niciunul dintre ei până acum. Totuși mi se pare că ofițerul III punte are unele minusuri în pregătirea profesională. Îl voi testa pentru a ști cum pot interveni eu ca să-l ajut, să învețe.

Intru în cabina Comandantului și încerc să pun în ordine actele navei, dar constat că multe din acestea nu se mai găsesc în mape. „De ce oare?”

Spre seară ancorează în rada exterioară a portului alte două nave românești, aproape de nava noastră. Sunt navele „Călimănești” și „Oravița” Discutăm cu echipele lor, dar nu ne putem întâlni.

Agentul de protecție m-a contactat la ora 17.00 și m-a anunțat că pe 14 decembrie va sosi la bord controlul portuar împreună cu **shipshandler**ul. I-am spus că apă mai avem puțină, iar la bord avem două electromotoare de la cranice care trebuie duse la reparat.

Mi-a promis că va veni cu barja pentru a ne aduce 150 tone de apă, apoi cu o șalupă va duce electromotoarele la reparat.

De la serviciul de pilotaj am fost anunțați să ne pregătim pentru manevra de intrare în port, dar am așteptat toată ziua în zadar și nu a venit nimeni.

Seara, înainte de culcare, am încercat să fac o plimbare pe covertă, dar locul fiind neiluminat, m-am împiedicat de sârmele unui crainic demontat în vederea unor remedieri și am căzut, luxându-mi degetul mare de la mâna stângă. Acesta s-a umflat și am fost nevoit să-l oblojesc câteva zile în pansamente și comprese cu apă

rece.

Astăzi este 16 decembrie 1994. De la Companie am primit un telex prin care ne anunță că ni s-au aprobat bani pentru a procura materiale de întreținere, fără a face vreo mențiune despre indemnizația de străinătate și celelalte nevoi ale echipajului.

A trecut pe la navă și un surveyor, care a verificat starea magaziiilor, pe care le-a găsit apte pentru a se încărca marfa în ele.

A doua zi ne confruntăm cu un alt neajuns: pe la ora 10.00 a sosit pilot la bord, care, ajutat de două remorchere de manevră, urma să ne introducă în port, dar constatând că nava noastră nu are vinci la pupa, a vrut să întrerupă manevra și să ne abandoneze.

Văzând că manevrăm parâmele manual, acesta a spus supărat: „dacă știam, refuzam să fac manevră cu voi”. Am ajuns, totuși, la cheu și cum ne-am legat, pe navă au urcat: agentul de protecție, funcționarii de la Emigration (Poliția de frontieră) și un medic, care mi-au cerut, iar eu le-am dat cartoane de țigări, bere și soft drink.

De la agentul de protecție am aflat că a transmis la Companie faxuri în legătură cu prelungirea certificatului de siguranță pentru radio, precum și pentru a solicita aprobarea pentru repararea cranicelor, dar n-a primit niciun răspuns, iar fără acel certificat nu vom putea pleca din port.

Shipshandlerul ne-a adus alimente pentru o săptămână, apoi a solicitat șeful mecanic să meargă la atelierul unde se repară electromotoarele și, împreună cu șeful electricienilor, să asiste la probele tehnice.

În aceeași zi, la orele 16.00, a început operațiunea de încărcare a mărfii pe navă. Și-a făcut apariția la bord și reprezentantul încărcătorului, care m-a asigurat că totul va fi terminat în cel mult cinci zile, ceea ce pare să se confirme, deoarece camioanele cu saci vin destul de ritmic,

iar muncitorii îi stivuiesc în magazine la fel de repede. Un membru al echipajului face fotografii pentru a ști cum a fost dispusă marfa.

Am discutat la telefon cu dl. director Vasile Ștefan, care mi-a spus că R.N.R. (Registrul Naval Român) a instrucțional pe Consulul român din Bombay în legătură cu prelungirea certificatului de siguranță radio.

De asemenea, vrând să facă o bucurie echipajului, mă anunță că ne-a aprobat banii pentru alimente, antidot și un supliment de 500 \$ pentru sărbătorile care se apropie. L-am informat despre spărtura pe care am depistat-o în compartimentul de coliziune-tancul forpeak și mi-a promis că ne va trimite un scafandru-sudor, care ne va suda caplamale (table) pe opera vie și unde mai este nevoie. La terminarea discuției noastre mi-a spus că dl. Iorgulescu va trebui să plece la Constanța pe data de 20 decembrie, iar noi, după ce vom descărca marfa în portul Izmir să ne întoarcem la Constanța; a doua zi, dl. Iorgulescu a plecat.

După amiază a venit la bord agentul de protecție, care m-a invitat la un restaurant în oraș, împreună cu căpitanul secund, unde am mâncat bine și am băut un pahar cu coniac, iar la sfârșit ne-a servit cu înghețată.

Dimineața agentul ne-a adus la bord alimentele. Operațiunea de încărcare decurge normal, dar am constatat că muncitorii folosesc, din nou, cârlige pentru manevrarea sacilor, producând ruperea lor, pentru care le-am întocmit „scrisoare de protest”.

În zilele următoare a sosit de la Constanța scafandrul sudor trimis de la Companie, care a sudat caplamale sub apă, în zona forepeak-ului și în alte zone unde au fost depistate găuri, apoi a plecat.

Ne-au fost aduse la bord electromotoarele rebobinate, dar agentul nu ne-a adus certificatul de siguranță radio de la Bombay.

Pe data de 22 decembrie am primit certificatul

„Cargo gear” pentru Arabia Saudită.

A doua zi echipa de la mașini a montat electromotoarele cranicelor și le-am dat tuturor o sticlă de Whisky, o ladă cu bere și țigări, drept recompensă pentru munca lor.

În ziua de 24 decembrie actele au fost semnate și am primit pilot la bord, care ne-a scos din port la ora 14.00, odată cu venirea marelui înalte. Am trecut prin golful Cochiru, de unde am ieșit în mare și am pus de drum spre Jiddah-Arabia Saudită, pentru care am transmis avizările necesare.

Aflați în marș, am raportat printr-o radiogramă la Companie toate activitățile și reparațiile cu cheltuielile aferente. Mai târziu, Compania mi-a cerut să-i transmit cantitățile de marfa, pe consoamente, ceea ce am și făcut.

La un moment dat motorul a început să scoată fum mult, iar viteza nu trece de 9 Nd., poate și din cauză că nava este cam aprobată (prova este mai mult în apă). Vremea este destul de frumoasă, nu bate vântul, iar temperatura aerului este de 25° - 28°, iar în cabine este bine, deoarece aparatul de aer condiționat funcționează.

La 25 decembrie am transmis urări de Crăciun la Companie și la prieteni și cunoștințe. Mă gândesc: „cât de frumos poate fi la noi în țară în aceste zile de sărbători de Crăciun și de anul nou!” Se taie porcul, unii participă la „pomana porcului”, cu șorici și o țuică fiartă, în familie sau cu prietenii, iar noi suntem departe, în mijlocul Mării Arabice. Am luat unele măsuri de aprovizionare „pentru ca echipajul să poată sărbători de aceste zile sfinte, cu mijloacele de care dispuneau, chiar dacă ne aflăm departe de țară”.

Trec pe la bucătărie și constat bucuros că bucătarul nostru s-a străduit să pregătească o masă bogată cu: sarmale în foi de varză acră, chiftele, frigărui din carne de porc, murături, precum și roșii proaspete, dar și fructe; de

băut avem **whisky**, bere și puțin vin, încât masa de prânz va fi un adevărat festin.

Afară s-a lăsat răcoarea, este chiar frig, iar cerul este acoperit de nori care prevestesc furtună. Pe la ora prânzului, când ne pregăteam să ne așezăm la masă, a început să sufle vântul din Nord - Vest, travers la tribord, care ne-a redus viteza la 8 Nd. După amiază, însă vântul s-a întetit și a început să ridice valuri mari, care năvălesc pe coartă și spală gurile de aerisire și lăzile amaratate la pupa.

Furtuna a ținut și pe perioada nopții, dar s-a mai domolit spre ziuă. Ne aflam la 50 M.M. de coasta sudică a Yemenului, când a venit la mine șeful mecanic, care mi-a spus:

— Trebuie să oprim pentru că a luat foc baleiajul, în dreptul pistonului nr. 3 de la motorul principal.

— Care este cauza? l-am întrebat eu.

— Cred că s-au uzat, ori s-au rupt segmentii de compresie, încât toată presiunea scapă în carterul motorului.

— Cât va dura reparația?

— Depinde ce vom găsi când vom demonta chiulasa.

Am rămas în derivă până noaptea, la ora 24.00, când a fost terminată reparația, care a constatat în decarbonizarea chiulasei și pistonului respectiv, pe care segmentii de presiune fuseră gomați (carbonizați), fiind necesară înlocuirea lor. La miezul nopții motorul a fost pornit și am continuat drumul prin golful Aden, apoi am intrat în strâmtoarea Bab - El - Mandeb.

Am raportat incidentul la Companie, apoi am cerut să ne trimită în portul Jiddah: necesarul de alimente, de combustibil, materiale de întreținere și indemnizația de străinătate pentru echipaj.

După ce am trecut, pe pase, prin strâmtoare Bab - El - Mandeb și am intrat în golful Persic, șeful mecanic a venit la mine și mi-a spus:

- Iar avem probleme la motor, scoate mult fum.
- Care mai poate fi cauza? Abia l-ai reparat.
- Acum cred că este vorba doar de un injector, care nu lucrează și trebuie schimbat.
- Cât va dura intervenția?
- Cam o jumătate de oră.

După remedierea și acestei defecțiuni, motorul a început să tragă mai bine, numai scotea fum, iar viteza de deplasare a navei a crescut la 10 Nd. Vântul suflă moderat dinspre Est și aduce răcoare.

Compania ne răspunde că vom fi aprovizionați cu cele necesare când vom ajunge la Port Suez. Interceptăm în stație nava „Focșani” pe care este Comandant Iuga, cu care am schimbat câteva fraze.

Pregătirile pentru masa de revelion sunt în toi, astfel că am lăsat echipajul liber să se odihnească și să-și mai facă ordine în cabine.

În ziua de 31 decembrie 1994 ne aflăm în marș în dreptul punctului Javal al Tair și ne îndreptăm încet, cu 7.5 – 8 Nd. Întrucât motorul principal iar scoate fum negru pe coș. Mecanicul șef îmi cere să rămânem în derivă pentru a schimba alt injector și să repare un generator care s-a defectat.

Cobor și eu la ei în sala mașinii, unde este un abur dens care dă impresia că este fum, dar mecanicii fac eforturi să remedieze defecțiunile cât mai repede, lucrări care au durat până la ora 22.00. Motorul a fost pornit și mergem iar cu viteza de 10 Nd.

La ora 23.00 echipajul s-a așezat la masă, cu excepția celor din serviciul de cart, care au fost schimbați de colegii lor pentru timpul cât au mâncat.

Lipsindu-ne televizorul, în sală este liniște; la început toți par plictisiți și obosiți, iar atmosfera parcă nu are niciun farmec, dar pe măsură ce mănâncă și beau un pahar de coniac, spiritele se destind, oamenii glumesc între ei,

purtându-se cu multă decență, încât revelionul l-am petrecut într-o atmosferă plăcută, fără abuzuri de alcool și fără certuri. Mâncarea a fost suficientă și de calitate, încât am putut sărbători și a doua zi, de 1 ianuarie 1995, când ne aflam tot în marș.

Pe 02 ianuarie, la ora 16.00 am ajuns în rada exterioară a portului Jiddah, unde am ancorat, dar după 20 minute de la apelul nostru, am primit pilot la bord, care ne-a introdus în port unde am acostat destul de repede.

După ce ne-am legat la cheu, au sosit agentul de protecție și autoritățile portuare, care, după finalizarea controlului, ne-au eliberat actul de „liberă practică”.

La ora 19.00 am început descărcarea mărfii destinată pentru portul Jiddah, care se afla pe covertă, peste capacele magaziiilor. După ce coverta a fost măturată, sau deschis capacele magaziiilor, prilej cu care s-a constatat că marfa s-a păstrat bine.

Agentul de protecție m-a informat că n-a sosit coletul de la

Kandia. Ne-a adus de la Aqaba certificatul pentru instalațiile de încărcare - în original - precum și un Manifest.

La plecare, i-am înmănat un fax pe care urma să-l transmită la Compania noastră din Constanța, prin care anunțam că nu mai avem la bord decât 5 tone de motorină.

Compania ne-a răspuns că ni s-au aprobat 50 tone motorină pe care urmează s-o luăm în portul Jiddah. Astfel că în ziua de 04 ianuarie, lângă noi a acostat barja cu combustibili, de la care am ambarcat 50 tone de motorină.

Agentul a sosit, din nou, la bord pentru a ne aduce unele acte, dar nu ne-a adus certificatul de deratizare. La plecare i-am dat nota de comandă pentru alimente și antidot.

Descărcarea mărfii merge destul de încet, iar noi nu putem coborî de pe navă deoarece jos, lângă scară, se află

un soldat care interzice coborârea echipajului, încât n-am putut nici să citim pescajul navei noastre.

Lemnarul nostru mi-a confecționat niște rafturi din scânduri, pe care le-am instalat în cabina mea și le-am umplut cu glaste cu flori.

La data de 06 ianuarie s-a finalizat operațiunea de descărcare a mărfii, iar la ora 15.00 agentul de protecție a urcat la bord cu actele navei, dar tot fără certificatul de deratizare și fără „statement of facts”. În această situație l-am obligat să trimită o scrisoare agentului din Aqaba, care ne-a pierdut certificatul și să ne eliberezeze altul în locul lui.

După o oră și jumătate am primit pilot la bord, care nea scos în rada exterioară unde am stat alte două ore, deoarece mecanicul șef a mai reparat ceva la motor.

Între timp eu am luat legătura cu Comp. I.M.M.T.S. și am dat situația la zi cu cele procurate în Jiddah.

Când reparația s-a terminat, motorul a fost pornit și am pus de drum spre Aqaba, mergând cu viteza de 10 Nd. După ce a fost descărcată marfa din prova, nava numai merge aprobată, are o ținută normală.

Șeful mecanic mă anunță că s-au consumat 26 tone de apă în 2 zile. Am dat dispoziție să fie restricționată apa la chiuvete, echipajul să se folosească de apa din sticle, până când va fi depistată cauza pierderilor.

Pe data de 10 ianuarie la ora 21.00 am intrat în strâmtoarea Tiran, după ce am trecut la 200 metri de ultima geamandură. Acolo, în strâmtoare există bariere de corali, care se văd ziua, în apa limpede, dar noaptea sunt destul de periculoase și multe nave au avut ghinionul să eșueze pe crestele lor. Pericolul crește în timpul nopții, mai ales când se întâlnesc două nave mari în acel spațiu îngust.

La ora 7.00 dimineața am ancorat în rada exterioară a portului Aqaba, dar am fost trimiși la distanța de 7 M.M. față de port unde am stat în derivă până la ora 12.00 când

a venit o șalupă care ne-a adus măști pentru gură și ne-au cerut să ne facă fumigare. Am acceptat, dar am spus că o vom trece în contul primitorului mărfii. Atunci au renunțat și au plecat.

Am revenit la locul de ancorare, unde am găsit nava românească „Aiud”, încărcată cu marfa având destinația portul Surabaya - Indonezia. Am discutat cu căpitanul navei care mi-a spus că sunt plecați din țară de opt luni de zile și în această perioadă nu au primit indemnizația de străinătate, încât echipajul s-a revoltat și nu vrea să meargă mai departe.

Am cerut agentului de protecție să ne aducă apă, dar ne-a spus că în mare apa costă 15 \$ pe tonă, dublu față de prețul când nava este acostată la cheu, ceea ce ne-a făcut să renunțăm și să economisim ce avem.

Agentul de protecție m-a anunțat că în ziua următoare va sosi echipa care face fumigare, dar o va trece în contul primitorului mărfii. Pentru aceasta, însă, nava va trebui să fie trasă la o jumătate de milă de OIL TERMINAL la ora 1330. Ne-am prezentat la locul și ora stabilită, echipa a venit la bord, a aruncat în magazinele pastile de aluminiu fosfâde, iar în careurile echipajului mangal, după care a plecat, lăsându-ne să stăm acolo, în derivă, toată ziua sub un vânt de forță 7.5 pe scara Beauford, care ne-a balansat până spre seară.

Deși temperatura a scăzut, în jurul orelor 19: 00 echipajul continuă să vopsească vinciul de ancoră, țevile de prea-plin și aerisirile din prova navei.

Astăzi 14 ian. 1995, iar noi ne aflăm tot în derivă în golful Aqaba, uitați de toți, cu toate apelurile pe care le-am făcut la serviciul de pilotaj. Vântul s-a potolit, dar continuă să fie destul de frig.

Pentru a face economie la apă, consumăm numai 2 tone/zi.

Apelăm și agentul de protecție, care ne spune că va

trebui să mergem în dreptul containelor unde se vor prezenta autoritățile portuare care ne vor face controlul și ne vor da „liberă practică”.

Am urmat sfatul agentului, iar la ora 16.00 controlul s-a terminat, după care am primit pilot la bord, care ne-a introdus în port. Imediat ce ne-am legat la cheu, au sosit echipele de muncitori, care au început să descarce marfa din navă, operațiune care se derulează destul de repede.

Întrucât a doua zi de dimineață urmează să primim apă, am aprobat ca echipajul să facă baie seara.

În zilele care au urmat, un muncitor a fost accidentat la un picior de coțada (platforma) care transborda marfa din navă pe cheu. Accidentarea s-a produs din vina muncitorului care a manevrat cranicul cu care era acționată coțada, deoarece n-a apăsât pe butonul de avarie pentru a opri mișcarea acesteia peste bord, în momentul în care se lovise la balustradă.

La bordul navei a sosit Pand 1 (Poliția portuară) care a făcut cercetări, dar a chemat și surveyorul german, care a verificat starea tehnică a cranicului stabilind că acesta funcționează corect și este în stare bună, deci manevrarea lui a fost greșită.

Operația de descărcare a navei s-a întrerupt și nava a fost scoasă din golf, unde am rămas în derivă. Am raportat Companiei toate cele întâmplate și directorul general Vasile Ștefan mi-a spus să nu semnez niciun act.

Stând în golf, echipajul a scos pe coverta restul mărffi destinată pentru Aqaba, iar a doua zi a venit pilot la bord, care ne-a tras, din nou, la cheu pe la ora 2330, dar nu s-a mai descărcat nimic, fiind iar scoși din port, de această dată la distanța de 6 M.M. față de portul Aqaba, tot în derivă. Ce putem face? Am întocmit „Protest de scoatere din dană și refuz de descărcare”.

La ora 7.00 dimineața lângă nava noastră a acostat o șalupă care a adus un reprezentant al Pand 1, care știa

românește, iar acesta mi-a spus că mi-a angajat avocat, care va veni a doua zi să mă ia la Tribunal pentru declarații și tot el mă va aduce înapoi, la navă.

— Vreți să mă arestați? l-am întrebat eu.

— Cum poți să-ți închipui așa ceva? Țara noastră este o țară civilizată, nu suntem în Guatamala.

A doua zi de dimineață a venit o șalupă, care m-a dus în port, iar de acolo m-a luat o mașină care m-a dus la Tribunal, unde m-am întâlnit cu agentul de protecție UNIMAR și cu avocatul ales să mă reprezinte.

Când s-a terminat judecata, din care eu nu am înțeles nimic, am fost introdus într-o celulă, la un loc cu niște infractori de drept comun, de unde m-a scos avocatul și m-a dus la ON ÎN KOWAR, care mi-a adus la cunoștință că nava noastră a fost reținută pentru niște datorii mai vechi ale Companiei „Romline”. În continuare mi s-a cerut să accept descărcarea mărfii cu macaraua la cheu.

A doua înfățișare la Tribunal a fost pe 08 februarie 1995 și mi-au fost cerute 20.000 \$ despăgubiri, după care ni s-a dat drumul, dar mi s-a spus să-l trimit pe șeful mecanic și pe ofițerul de serviciu de la bord din ziua accidentului, dar când aceștia se pregăteau să plece, ni s-a transmis că nu mai este nevoie de ei.

Iată, deci, câte șicane ni s-au făcut degeaba, de care Compania noastră n-a fost total străină, deoarece atunci când le-am comunicat că nava a fost reținută fără motiv, mi s-a spus că au făcut-o pentru că nu au avut mrfa să ne dea, deși nu fusese vorba să luăm de la ei niciun fel de marfa.

Mai târziu am aflat că nava fusese vândută firmei ONIN KOWAR, care m-a întrebat de câtă apă și alimente avem nevoie. I-am spus că ne trebuie alimente pentru o săptămână, de 500 \$ și 50 tone apă.

Am primit 1.000 \$ pentru alimente, iar peste două zile, agentul firmei, ONIN KOWAR, ne-a anunțat că vom intra la cheu pentru continuarea descărcării.

Pe la ora 17.00 port-control ne-a prevenit să fim pregătiți că la ora 2300 să executăm manevrele de acoostare la cheu, în dana nr. 7. Mai târziu a sosit la bord shipshandlerul, care ne-a luat comanda pentru alimente.

La ora stabilită a sosit la bord pilotul, care ne-a introdus la cheu, operațiunea fiind terminată la ora 14.00, când trebuia să părăsim portul, dar agentul charterului, UNIMAR, ne-a spus că vom mai aștepta pentru că nu au fost plătite nu știu ce taxe sau obligații bănești, pentru care motiv nu ne va elibera certificatul de naționalitate.

Între timp agentul de protecție ne-a adus alimente în valoare de 500 \$ și ne-a facilitat ambarcarea a 50 tone de apă. Am primit pilot la bord la ora 16.00, care ne-a scos în afara portului unde adâncimea apei avea cinci chei de lanț, și unde am ancorat, așteptând actele.

La data de 29 ian. 1995 dimineața, agentul UNIMAR să prezentat la navă, ne-a adus actele și și-a cerut scuze pentru întârziere.

Am pornit și am pus de drum spre Port Suez, vrând să uit toate pățaniile din portul Aqaba.

Aqaba este un oraș vechi, dar are și unele vile moderne aparținând oamenilor bogați, însă îi lipsește verdeța și pare un peisaj lunar, fără vegetație, așa cum se întâlnește în tot golful. Spre deosebire de Aqaba, la evrei (Israel) există Elatul cu enclava Taba, care este o oază de verdeță, deși și acolo există temperaturi de 35°-40°.

Era timp frumos și traversarea strâmătorii TIRAN nu nea ridicat probleme, iar după ce am ieșit din strâmtoare, am continuat prin golful Persic, apoi am ocolit capul peninsulei Sinai, pentru a ajunge în Port Suez.

A doua zi am primit o radiogramă de la Compania „Romline”, prin care ne-a cerut stocul de combustibili, apoi ne-a comunicat numele agentului de protecție din Izmir și cantitățile de provizii pe care ni le-a aprobat pentru acest port.

Pe 30 ian. 95 la ora 8: 15 am ancorat în rada Port Suez. Ne-a vizitat agentul de protecție, care ne-a adus suma de 15.000 \$ reprezentând indemnizația de străinătate, iar la plecare a luat lista cu proviziile pentru navă, precum și certificatul de naționalitate, despre care a menționat că ni-l va aduce în Port Said.

La ora 21.00 am primit pilot la bord, care ne-a introdus în rada interioară, unde urma să se formeze convoiul de nave pentru trecerea prin canal, dar când am virat ancora din babord, am observat că se produc unele patinări (decuplări), care trebuie studiate pentru a depista cauza.

Între timp am primit alimentele, apoi combustibilii, uleiul și apa potabilă, din care am luat 150 tone combust. 28 butoaie cu ulei și 50 tone apă.

A doua zi la ora 7.00 am ieșit din Port Said și am pus de drum spre Izmir, apoi am dat avizările necesare pentru cei interesați. Vremea este frumoasă, iar nava noastră se deplasează cu viteza de 10, 5 - 11 Nd.

Echipa de punte a curățat toată coverta și capacele magaziiilor. Pe 03 februarie la ora 6.00 am ajuns în rada exterioară a portului Izmir unde am ancorat, dar n-am așteptat mult și la bord a sosit un pilot, care, ajutat de două remorchere, ne-a acostat la cheu în mai puțin de o oră.

Pe bord au urcat agentul de protecție și cei de la controlul portuar care au verificat tot până la ora 10.00, inclusiv cabinele echipajului. Agentul ne-a spus că nu are niciun ban, iar de la Companie n-a primit nicio dispoziție.

La ora 13.00 a început operația de descărcare a mărfii din nava noastră, lucrând o singură echipă cu o singură macara de cheu.

Muncitorii nu se grăbesc deloc, iar pe timpul nopții nu lucrează.

Seara am făcut o plimbare în Izmir și am mâncat

kebab (carne de berbec pregătită la rotisor), după care am băut o bere.

A doua zi s-a continuat descărcarea mărfii, dar vremea s-a răcit, este chiar frig, deoarece dinspre Nord-Est suflă un vânt rece.

Duminică am ieșit în oraș. Toate magazinele erau închise, fiind sărbătoare și nimeni nu lucrează. Pe stadion se joacă meciul de fotbal Altai-Galatasarai în nocturnă. Am mers și noi și am văzut un stadion olimpic foarte frumos, peste tot existând suveniruri cu echipa Galatasarai, pe care nu le-am văzut pe stadioanele noastre. Era plin stadionul de suporteri bine organizați, dar disciplinați, dar și de polițiști de ordine.

Luni s-a continuat lucrul, iar la descărcarea mărfii a asistat și șeful Agenției din Izmir, care n-a fost mulțumit de ce curge marfa din saci? I-am explicat de ce și i-am arătat practic cum folosesc muncitorii ctrligele, cu care agață și rup sacii. Convins, acesta a dispus că după descărcare, muncitorii să strângă marfa împrăștiată.

Am avut o discuție cu directorul general al Companiei, care mi-a transmis că de la Izmir ne vom întoarce fără încărcătură, iar banii pentru echipaj ne vor fi plătiți în portul Constanța, la sosire.

În ziua următoare macaraua de cheu s-a defectat și s-a întrerupt lucrul devreme, la ora 16.00. Seara am plecat în oraș pentru unele cumpărături, după care am intrat într-un restaurant unde am băut un whisky și am vizionat la televizor meciul de fotbal dintre Fenerbahçe și Galatasarai, apoi pe cel dintre A.C. Milan și Arsenal.

A doua zi am fost la Agenție și am vorbit la telefon cu din Grai al Companiei, care m-a anunțat că ne vom întoarce fără marfa (în balast) la Constanța, de unde vom încărca fosfați pentru Insulele Capului Verde. De asemenea îmi atrage atenția să nu mai transmitem nimic la Comp.

— Nu mai facem reparațiile stabilite la navă? I-am

întrebat eu.

— Da, se vor face, în timp ce se va încărca marfa pentru voiajul despre care am vorbit, a răspuns directorul.

N-am înțeles cum se vor împăca încărcarea mărfii cu reparațiile, dar am tăcut.

Pe data de 10 febr. operațiunea de descărcare a mărfii în portul Izmir s-a terminat, iar la ora 14.00 am primit acteele navei și pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului unde am ancorat, apoi am balastat forepeak-ul și tancurile nr. 8 și 9, iar la ora 17.00 am pus de drum spre Istanbul.

Mergând cu viteza de 11, 5 - 12 Nd, a doua zi la 4.00 dimineața am intrat în strâmtoarea Dardanele, dar traficul era închis până la ora 9.00. Agentul de protecție sosit la bord m-a anunțat că ni se va face controlul când vom ajunge la Buyuk-Dere, dar el mă va aștepta în port la Istanbul, unde urmează să-mi aducă un colet.

Am trecut prin Marea Marmara, iar la ora 21.00 când ne apropiam de Istanbul, serviciul de pilotaj de la Bosfor, avea o mare densitate pe o suprafață de 2X7 M.M. Văzând acea îngrămădire de nave, m-am întrebat: „Câte vor fi dincolo, în M. Neagră, care așteaptă să intre în strâmtoarea Bosfor?” Aveam nr. 11, așa după cum sosisem în zonă, dar cei de la Controlul traficului naval din zonă, ne-au anunțat că abia mâine se va putea trece.

După ce am reușit să ieșim din Bosfor și am pus de drum spre Constanța, ofițerul de cart m-a anunțat că ni s-au defectat girocompasul și compasul magnetic, acesta având nevoie să fie mișcat cu mâna din când în când. Electricianul care se află lângă girocompas îi picura glicerina ca să-l ajute să se orienteze, dar a început să se orienteze abia pe la ora 20.00, după ce parcurseserăm jumătatea distanței până la Constanța.

Marea era liniștită, iar vizibilitatea era moderată, încât continuam să navigăm cu viteza de 12 Nd. și la 15

februarie 1995 ora 3.00 dimineața, am ajuns în rada exterioară a portului Constanța; imediat a sosit pilotul de serviciu și ne-a introdus în port la dana nr. 33 unde am acostat la ora 530.

Imediat a urcat la bord Controlul portuar, apoi și Conducerea Companiei, care a stabilit ce reparații vor fi executate la navă. Am plecat apoi acasă la ora 10.00.

IX

Constanța-Burgaz-Nagaro-Constanța

De la întoarcerea noastră cu nava din Colombo și până la 08 martie 1995, după lungi parlamentări cu Conducerea Companiei I.M.T.T.S. s-au executat unele remedieri, dar nu reparații, așa cum se stabilise.

Am primit dispoziție să încărcăm fosfați de la Burgaz (Republica Bulgară) și să plecăm în voiaj la Nagaro, port aflat pe coasta de est a Italiei.

Eram deja pregătiți de drum, iar la ora 15.00 am primit la bord controlul portuar, după care am primit la bord și pilotul care ne-a scos în rada exterioară a portului Constanța, de unde am pornit spre Burgaz.

Era o zi frumoasă și început de primăvară, cu un soare timid, dar nu era frig, nu sufla nici vântul, iar marea era liniștită, încât ne-am putut deplasa cu viteza medie de 11

Nd, încât în următoarea zi, la ora 4 dimineața am ajuns în rada exterioară a portului Burgaz unde am ancorat. Deși dădusem avizările necesare din vreme, pilotul s-a lăsat așteptat până la ora 14.00, când s-a prezentat la bord și ne-a introdus în port.

Organele portuare de control au acționat mai repede, urcând imediat pe navă, iar după control au eliberat actul de „liberă practică”, dar ploaia care s-a pornit, a amânat lucrul până a doua zi, când s-a potolit și muncitorii au început operațiunea de încărcare. Întrucât sacii erau foarte murdari, le-am întocmit „scrisoare de protest”, ceea

ce a determinat venirea la navă a reprezentantului fabricii de fosfați, care m-a asigurat că îmi va elibera „scrisoare de garanție” pentru acea marfa și nu voi avea probleme cu primitorul mărfii.

Seara am plecat la plimbare în Burgas, însoțit de câțiva membrii ai echipajului. Am fost impresionat cât de curat și cât de aerisit este orașul, care are niște străzi largi și multe parcuri bine întreținute și o faleză lungă și destul de largă.

A doua zi a continuat încărcarea și am atras atenția șefului de echipă că muncitorii nu stivuiesc corect sacii în magazii, existând pericolul să nu se poată încărca toată cantitatea. În plus marfa va trebui repartizată proporțional în borduri, pentru a realiza echilibrul navei în staționare și, mai ales, în marș, când putem avea parte de mare agitată.

Mi-au motivat că ei nu au stivuitori și nu se pricep altfel. Întrucât eu țin foarte mult la aranjarea mărfii și la echilibrul navei, le-am arătat cum să procedeze și situația s-a schimbat în bine. Echipele lucrează cu macarale la cheu.

Pe punte au fost aduse extincătoarele încărcate, pe care echipajul le-a fixat în locul lor; o parte din echipa de punte a schimbat linoleul de pe coridoarele cabinelor motoristilor și marinarilor.

Nostromul (șef de echipaj) nu vrea să muncească, motivând că este duminică și vrea să se odihnească.

— Dumneata ești șeful echipei de punte și ar fi cazul să fii exemplui-am spus. De ce stai în cabină?

— Pentru că este duminică și vreau să mă odihnesc.

— Privește-i pe colegii dumitale de la mașini, care lucrează continuu, sudând și înlocuind țevile sparte! Crezi că ei n-ar vrea să se odihnească?

— Nu mă interesează de ei. Eu vreau să mă odihnesc pentru că este duminică.

Luni am discutat cu patronii Companiei, iar dl. Vasile

Ștefan, care m-a anunțat că se aprobă să cumpărăm butelii gata încărcate din Burgas, iar motorină să luăm de la Istanbul.

Dl. Iorgulescu ne însoțește în voiaj și am discutat cu domnia sa și cu căpitanul secund situația nostromului și a lemnarului, acesta din urmă cerând expres să fie debarcat și să se întoarcă în țară, deoarece este bolnav și scuipă sânge. Dl. Iorgulescu l-a chemat la telefon pe patronul Compniei să-i prezinte situația celor doi, iar acesta din urmă i-a cerut să preia funcția de șef mecanic pe navă, deoarece actualul șef mecanic va trebui să meargă, în aceeași funcție pe nava „Caraș Severin”. Referitor la lemnar, să fie debarcat când va pleca șeful mecanic și cei doi sudori care au lucrat la navă până în prezent. Nostromul să rămână pe navă în continuare.

Afară s-a făcut foarte frig, iar dimineața ne-am trezit cu un strat de zăpadă pe navă. Șeful R.T.G. mă anunță că ni s-a defectat stația radio.

Astăzi e sâmbătă și muncitorii bulgari nu lucrează.

După amiază am plecat în oraș cu șeful R.T.G., ne-am plimbat prin parc, iar la întoarcere am adus niște flori. În aceeași zi am dat liber întregului echipajeu excepția vardiei și celor din serviciul de cart să meargă în oraș și în parcuri, unde au înflorit pomii și este foarte frumos.

Am luat legătura cu agentul de protecție, care s-a prezentat la navă și i-a însoțit până la aeroport pe șeful mecanic, lemnarul Alexandru și cei doi sudori.

Compania ne-a transmis că în locul lemnarului va sosi la navă marinarul Mircea Munteanu și tot echipajul s-a bucurat.

Pe data de 21 martie operațiunea de încărcare a fosfaților s-a terminat și magazinele au fost închise, capacele fixate bine și etanșate cu bandă adezivă, apoi am primit actele navei și ale mărfii. Reprezentantul fabricii de fosfați din Burgas s-a ținut de cuvânt și mi-a dat „Letter of

indemniti” acea scrisoare de garanție pe care o ecliberează o persoană fizică sau juridică, sub semnătură, pentru exonerarea de răspundere într-o situație dată.

Astfel că la ora 14.00 am primit pilot la bord, care ne-a scos în mare și am pus de drum spre Bosfor, ținta noastră după atâtea luni de voiaj planificat.

Echipajul a lucrat zilnic pentru curățarea și spălarea magaziiilor de mărfuri, tualetarea navei în general, după care au fost transmise avizările necesare, inclusiv înștiințarea Companiei cu toate activitățile noastre din ultimele zile de voiaj și aprovizionările făcute pentru echipaj și pentru navă.

Noaptea, pe la ora 130 am intrat în strâmtoarea Bosfor, iar peste o oră am ancorat în punctul Serai, agentul a venit cu o șalupă și ne-a adus motorină, uleiul și hărțile cerute, dar la plecare mi-a cerut să-i semnez pentru bonuri de două șalupe, deși venise cu una singură. Desigur că am refuzat.

De acolo am pornit mai departe, iar la ora 21: 45 ieșeam din strâmtoarea Dardanele și ne avântăm în Marea Egee. Marea Marmara era liniștită și viteza navei noastre a atins chiar 14 Nd.

Buletinul METEO anunță vreme rea în Marea Egee, chiar furtuni, iar echipajul navei s-a îngrijit ca toate magaziiile să fie bine etanșate, iar obiectele de pe covertă să fie amarate corespunzător.

Pentru a ocoli capul Crio al peninsulei turcești, a trebuit să mergem mult în largul mării, dar când a început furtuna cu vânt din Sud-Vest de forța 6 pe scara Beaufort, am trecut mai aproape de coastă, prin spatele insulelor Levos și prin fața insulelor Milițieni, Kios și Rodos. Vântul sufla din spate (pupa) și ne avantaja, sporind puțin și viteza de deplasare a navei. Am continuat să navigăm aproape de coasta Greciei, în apropierea capului Maleea, pe lângă insulele Zante, Chefalonia și Corfu, până când am

intrat în Marea Adriatică, unde am transmis avizările de trei zile pentru Nagaro, în timp ce navigam la adăpostul coastei Albaniei.

Șeful mecanic m-a anunțat că pierdem apă, până la acea oră pierderea fiind de 20 tone. Am oprit și am rămas în derivă pentru a căuta pe unde se pierde apa, dar fără rezultat și am pornit mai departe, însă după ce am mai pierdut alte 13 tone, am fost nevoiți să oprim din nou. Căutările au dus la concluzia că apa se pierde pe la tubulatura pentru încălzirea combustibililor, iar defecțiunea a fost remediată.

În Marea Adriatică, de această dată, vremea era frumoasă, iar marea era liniștită, fără valuri. Am transmis avizările de două zile, iar seara tot echipajul a făcut baie și a fost schimbată lenjeria din cabine.

În ziua următoare, în jurul orei 23.00 am ajuns în rada de la mare a portului Nagaro unde am ancorat. Am intervenit cu apel pe canalele 12 și 16, dar nu ne-a răspuns nimeni. Stând în ancoră, am încercat să pescuim, dar n-am prins niciun pește.

Portul Nagaro se află situat la distanța de 10 M.M. (mille marine) de Marea Adriatică unde ancoraserăm noi și am așteptat pilotul, care a sosit la locul unde ne găseam abia pe data de 27 martie la ora 7: 15, ducându-ne pe un canal până în Nagaro, unde am acostat. Descărcarea mărfii a început la ora 14.00 cu ajutorul unei macarale auto și s-a întrerupt la ora 17.00 când muncitorii au plecat.

Împreună cu dl. Iorgulescu am plecat la Agenție, unde am vorbit la telefon cu conducerea Companiei, care ne-a promis că ne va trimite în Nagaro suma de 15.000 \$ în 23 zile. De la Nagaro ne vom întoarce la Constanța, iar în trecere, ne vom opri la Pireus de unde vom lua combustibilii necesari.

Seara am făcut o plimbare prin Nagaro, care este un sat din Italia, în care se găsesc două localuri unde se vinde

bere și cam atât.

Ne-am cuplat la mal de unde am luat apă potabilă.

În ziua următoare a venit la bord și primitorul mărfii, căruia i-am arătat scrisoarea de garanție și acesta s-a arătat mulțumit de starea mărfii. În plus, ne-a asigurat că va aduce saci noi în care se va aduna marfa împrăștiată din sacii care se vor sparge în timpul descărcării.

Seara am plecat, din nou, la plimbare, dar de această dată în St. Giorgio din Nagaro, aflat la distanța de șase kilometri de port. Și acolo erau doar câteva localuri deschise, dar pe străzi era pustiu, nici țipenie de om.

Banii promiși de Companie au fost aduși de agentul nostru de protecție abia pe data de 31 martie și i-am împărțit membrilor echipajului. Pe agent l-am invitat la noi la masă și ne-a lăudat mâncarea și băuturile românești „Muscat Ottonel” din 1982. A adus și el niște vin din podgoriile italiene, iar a doua zi m-a invitat, împreună cu dl. Iorgulescu, la masa de prânz într-un local din Nagaro.

În zilele următoare, după plecarea muncitorilor, echipajul a făcut vizite în Trieste și Veneția, eu și șeful R.T.G. am fost la Trieste. Am cumpărat o carte.

Duminică nu s-a lucrat și am vrut să plecăm în alte localități, dar fiind grevă, trenurile nu au circulat. Am privit la tineretul italian, care s-a plimbat pe râul de la Nagaro cu canoe și caiacuri.

Dl. Iorgulescu a vorbit la telefon cu conducerea Companiei, care a transmis că mergem la SFAX (Alegria) pentru a încărca fosfați, dar pe 04 aprilie, când operațiunea de descărcare a mărfii s-a încheiat, Compania a anulat ordinul și ne-a cerut să ne întoarcem la Constanța. Astfel că, după ce am primit actele, am cerut pilot, care ne-a scos în Marea Adriatică și, de acolo, am pus de drum spre Constanța, la ora 18.00.

Plecasem pe o vreme frumoasă și mergeam bine, dar noaptea s-a lăsat o ceață densă la suprafața apei, că abia

vedeam bastonul din prova. Aveam noroc că radarul nostru funcționa destul de bine.

De la compartimentul mașini șeful mecanic m-a anunțat că a sondat combustibilul și apreciază că ne va ajunge până la Constanța, încât propune să nu ne mai oprim la Pireu pentru a mai lua altul.

Echipajul a curățat magaziile, le-a spălat și le-a pregătit pentru a primi altă marfa.

Pe la ora 830 dimineța ceața s-a risipit, iar viteza navei a crescut la 12 Nd, deoarece și motorul trage bine și nu mai scoate fum, peste două ore peste cabina de comandă au început să treacă valuri de fum și scânteii, de parcă motorul mi-ar fi auzit gândurile. Șeful mecanic mi-a cerut să oprim în derivă pentru a schimba un injector, care nu mai funcționează.

Am avizat agentul de protecție când vom ajunge în Dardanele, peste 24 ore, dar când am ajuns în dreptul punctului

Kanacalle, motorul principal iar a început să scoată fum, fiind obligați să oprim în derivă pentru a fi înlocuit un injector care nu lucra.

Sub puntea etalon s-au spart niște țevi, care puneau în pericol de a fi inundate cabinele marinarilor, s-au luat măsuri rapide de înlocuire a acestora.

În timpul voiajelor se fac multe reparații provizorii, pentru a evita anumite pericole, urmând ca remedierea totală, cu piese și oameni de specialitate, să se execute la întoarcerea din voiaj, în șantiere, dar multe nu se mai fac și în următorul voiaj problemele se repetă.

În punctul Buyuk-Dere ni s-a făcut controlul de rutină, iar pe data de 08 aprilie la ora 530 am ieșit din strâmtoarea Bosfor și am pătruns în Marea Neagră, unde am pus de drum spre Constanța.

Marea Neagră nu s-a dezmințit nici de această dată, nea primit supărată, agitată, cu o vreme urâtă, începând

cu vânt dinspre Nord-Est și o ploaie rece, care s-a transformat, treptat în lapoviță, apoi chiar în ninsoare. Nu ne-a slăbit până la Constanța, când am primit pilot, care ne-a introdus în port pe 09.04.1995 ora 19.00.

În luna mai 1995 ne pregăteam pentru un nou voiaj, de această dată în Nordul Europei, la Anvers, unde urma să transportăm tabla laminată și colaci de sârmă, în total 7.000 de tone.

Astfel că la 22 mai operațiunea de încărcare se finalizase, se executase și controlul portuar, încât am solicitat pilot care urma să ne scoată în mare.

În timpul manevrelor, însă s-a auzit un hure suspect la cabestan, am continuat manevrele și, după ce am ajuns în mare și pilotul a coborât în șalupa care urma să-l ducă înapoi, în port, am pus de drum spre Bosfor. În ziua de 23 mai la orele 22.00 am intrat în strâmtoare, iar peste o oră am ancorat la Seray unde am așteptat tancul de combustibil de la care am ambarcat 250 tone combustibil greu și 50 tone ușor.

Mai târziu am procurat hărți, materiale pirotehnice, ulei și materiale de întreținere, după care ne-am continuat drumul spre Dardanele cu viteza de 10 Nd., o viteză mică pentru zona în care navigam, având o vreme frumoasă, marea liniștită, fără vânt, fără valuri.

M-am gândit că ar fi posibil ca pe chila navei să se fi prins scoici, melci și iarbă, care opun rezistență la frecarea acestora cu apa.

Echipajul este bine dispus și execută lucrări pe covertă: unii înlocuiesc o sârmă balansină de la cranicul nr. 2, iar alții ung utilajele care urmează să fie folosite la descărcarea mărfurilor, în timp ce ceilalți ciocănesc, rașchetează, apoi vopsesc coverta și trombele de aerisire și capacele acestora: doi oameni din echipa de punte au refăcut cu vopsea toate semnele I.M.O. de pe navă.

Pe data de 24 mai la ora 2100 am ieșit în largul Mării

Egee, vremea continuând să se mențină la fel de frumoasă, dar viteza tot nu trece de 10 Nd., dar și așa pe 26 mai ora 2.00 am trecut prin punctul Matapan; a doua zi la ora 14.00 am trecut prin dreptul punctului Passero (Sicilia), apoi prin dreptul capului Bon (Tunisia) a treia zi în jurul orei 10.00, continuând să navigăm cu viteza de 10 - 10, 5 Nd.

Am dat radiogramă la Companie, raportând toate proviziile făcute și am făcut mențiune cu privire la incidentul avut la cabestan. Răspunsul Companiei a fost să folosim cu grijă cabestanul, deoarece repararea lui se va executa doar la întoarcerea în portul Constanța.

Cu acest prilej Compania ne transmite numele agentului de protecție din Anvers, în vederea avizării lui.

Pe 29 mai a crescut intensitatea vântului, dar avem noroc că suflă din pupa și, deși ridică valuri, nu ne incomodează, continuând să înaintăm cu 10, 5 - 11 Nd.

În jurul orei 2.00 am trecut prin dreptul punctului Coxine (Alger) și interceptăm în stația radio nava „International 3”, dar nu ne putem înțelege. A doua zi dimineața ne-am întâlnit cu respectiva navă, pe care este Comandant Valy Pocora, am oprit și am discutat puțin, după care fiecare ne-am continuat drumul.

Mai târziu m-a contactat de la Companie domnul Iorgulescu, unde m-a înștiințat că va pleca la Anvers cu avionul, unde va aștepta sosirea navei noastre.

Pe data de 31 mai ora 17.00 am trecut prin strâmtoarea Gibraltar, iar când am ajuns în Oceanul Atlantic, am navigat aproape de coasta Spaniei, deoarece vremea s-a înrăutățit, cerul fiind acoperit, iar dinspre Nord sufla un vânt cu forța 6 pe scara Beaufort, care ne lovea direct în prova, reducând viteza navei la 9 Nd.

Astăzi este 1 iunie Ziua Internațională a Copilului, dar

Și ziua de naștere a fiicei mele, Irina, pe care am

sunat-o la telefon și i-am urat „La mulți ani!”

Am transmis avizările necesare de 7 zile către cei interesați, după care am executat cu echipajul roluri (exerciții) prevenind abandonarea navei în caz de incendiu.

La ora 24.00 am trecut prin dreptul Lisabonei, capitala Portugaliei. Vremea urâtă a continuat toată noaptea și s-a menținut la fel și în ziua următoare, dar vântul a sporit în intensitate, ajungând la forța 8 pe scara Beaufort și ridică valuri din ce în ce mai înalte, care mătură coverta și împiedică orice deplasare a echipajului.

Printr-o radiogramă Compania ne anunță că la înapoierea din Anvers va trebui să încărcăm zahăr pentru Estul Mării Mediterane, deși noi încă nu am ajuns cu acest navlu la destinație.

Am transmis avizările de 5 zile către cei interesați, dar vremea se menține destul de urâtă și marea capricioasă, încât nu putem depăși viteza de 6 Nd. Abia în ziua de 03 iunie, la ora 530 dimineața vântul s-a mai domolit și valurile au scăzut în înălțime și forța cu care loveau bordajul navei noastre.

Seara șeful R.T.G. m-a anunțat că ni s-a defectat aparatul radar. Toată ziua a lucra la el împreună cu electricianul șef, dar n-au reușit să-l repună în funcțiune și ne pregăteam să intrăm în golful Biscaya, care, de obicei, ridică probleme, fiind dese furtunile în acel golf

De această dată în golf am dat peste o furtună moderată, dar când am ieșit de pe pase și am ajuns iar în Ocean, ne-a luat în primire o furtună puternică, cu hulă de fund, care ne-a ținut aproape 24 de ore numai în ruliu și în tangaj, până la 05 iunie ora 4.00 dimineața când am ajuns în punctul Quesant, unde vântul s-a mai domolit, forța valurilor a mai scăzut și viteza navei a mai sporit cu două noduri.

Am respirat ușurat, dar privind zarea întunecată nu eram sigur că a trecut primejdia. Această furtună mi-a

amintit de primul meu voiaj din anul 1956 pe care l-am făcut cu nava „Ardeal” în

Sudul Indiei. „După ce trecusem de capul Bunei speranțe, apoi de sudul Arabiei și intrasem în Oceanul Indian pentru a merge la Ins. Ceylon (azi Rep. SRI-LANKA) în Ocean, s-a declanșat un ciclon, carea a răscolit tot oceanul. O navă sub pavilion pakistanez a fost scufundată cu tot echipajul său, fiind prinsă în centrul ciclonului, „Dimitrov” o altă navă românească aflată ceva mai departe a fost bătută de valuri până i-au ras toată suprastructura de pe covertă, iar nava „Ardeal”, deși zguduită de furtună, s-a ales doar cu o crăpătură în cabina de comandă.

Când am ajuns în Ceylon, cei din șantierul naval i-au declarat eroi pe cei din nava „Dimitrov” și le-au reparat stricăturile pe gratis”.

Tot pe 05 iunie 1995 am trecut și prin dreptul punctului Casquete și am transmis avizările de 48 de ore.

Vremea s-a mai îmbunătățit, iar echipa de punte a deschis magaziiile pentru a constata cum s-a păstrat marfa în timpul furtunii. Unde a fost găsită apă, aceasta a fost scoasă, iar rugina a fost curățată cu motorină, după care capacele au fost închise la loc și etanșate cu bandă adezivă, apoi au fost revopsite.

Pe data de 06 iunie, trecând prin dreptul portului Dower, serviciul de pilotaj ne-a îndrumat să ancorăm în punctul Wandelar, unde vom primi pilot, care să ne introducă în ecluză, pentru a ajunge la Anvers, ceea ce s-a întâmplat pe la ora 2300.

Echipajul navei a reparat și vopsit seara de pilot și pluta de salvare și a pregătit și pus la post pe covertă, parâmele cu care urma să participăm la manevrele cu care urma ca nava să fie introdusă în port.

Abia a doua zi la ora 1.00 am primit pilot la bord, care ne-a introdus în ecluză cu ajutorul a două A remorchere, apoi a venit un alt pilot care ne-a scos din

ecluză și ne-a introdus în dana 371 din port, unde am acostat.

Imediat au urcat la bord agentul de protecție și controlul portuar, care au făcut verificările de rigoare.

La plecare, agentul a luat certificatul de naționalitate al navei și pe cel de tonaj, în vederea întocmirii formalităților de sosire în port.

În aceeași zi, la ora 14.00, s-a început operațiunea de descărcare a mărfurilor de pe navă, cu toate că începuse ploaia și am propus primitorului mărfii să mai așteptăm, însă acesta a insistat să se descarce pe răspunderea lui. Am ridicat prelată care proteja colacii de sârmă de pe covertă și a început să-i ridice cu o platformă metalică numită coțadă, prinsă la o macara de cheu. Întrucât am observat că operațiunea de descărcare se derulează necorespunzător, în sensul că acei colaci de sârmă sunt aruncați din coțadă direct în barjă, fără a fi stivuiți cu grijă, am întocmit o „scrisoare de protest”.

A doua zi a sosit la bord Ramira, care este shipshandlerul nostru; este de origine română, dar locuiește în Anvers, ocupându-se de aprovizionarea navelor românești din partea Companiei. Cu ea ne-am întreținut plăcut până la ora 22.00 când a părăsit nava, împreună cu dl. Andrea, care se ocupă de navele românești din partea Agenției noastre din Anvers. Acesta din urmă îmi adusese două faxuri trimise de Compania noastră: unul în care se menționa că după descărcarea mărfii, vom încărca din Anvers o cantitate de zahăr și o cantitate de shrot (hrană pentru animale), iar al doilea fax preciza să-i trimit Companiei actele justificative pentru marfa din Aqaba din voiajul trecut.

Pe 08 iunie dimineța când m-am trezit din somn, am constatat că a fost spartă casa de bani a navei, aflată în cabina Comandantului, din care a fost furată suma de 1200 \$, care abia sosiseră în ajun.

Cheile le lăsase hoțul pe aparatul radio, iar lacătul era agățat de belciugule de pe ușa casei de bani.

Am anunțat agentul protector căruia i-am spus să anunțe organele de poliție, care să întreprindă cercetările cuvenite. S-au prezentat de la Poliție, au făcut cercetări, dar banii și făptașii n-au mai fost găsiți, deși au amprentat tot echipajul și au luat declarații.

La terminarea cercetărilor, polițiștii mi-au spus că în port sunt mulți hoțiunii de culoarecare lucrează discret, au dexteritate și nu fac zgomot, iar unii folosesc spray-uri care produc somnul, apoi acționează în siguranță.

Multă vreme nu mi-am putut explica cum a intrat hoțul la mine în cabină fără să-l simt și de unde a știut el unde să caute cheile de la casa de bani?

După ce am întocmit „scrisoare de protest”, agentul de protecție a anunțat surveyorul din port, care s-a prezentat la navă și a urmărit cum aruncă muncitorii în barjă colacii de sârmă, care și-a notat totul.

A doua zi agentul ne-a adus 25.000 \$, reprezentând indemnizația de străinătate pentru echipaj; am împărțit 20.000 \$ echipajului, iar 5.000 \$ i-am pus în casa de bani a navei.

La plecare agentul a luat documentele privind justificarea mărfii din Aqaba, pe care urma să le trimită la Compania noastră din portul Constanța și „scrisoarea de protest” pe care urma s-o autentifice la Notariat.

În dimineața următoare și-au făcut prezența la bordul navei charterul (proprietarul) și încărcătorul mărfii pe care urma s-o încărcăm noi din Anvers, împreună cu care am întocmit un cargoplan pentru încărcarea pe navă a 7.900 tone de marfă, din care 4032 tone de zahăr și 3866 tone de hrană pentru animale, precum și niște legături de țevi, marfă pe care urma s-o transportăm în Tartous.

Descărcarea colacilor de sârmă s-a terminat a doua zi, iar nava noastră a fost mutată în dana 125 unde a și

început scoaterea din magazii a tablei, pe o ploaie mărunță, care nu se mai oprea și s-a hotărât întreruperea lucrului, care a fost reluat abia luni, când ploaia a stat.

Luni seară, după programul de lucru, am mers la biroul Ramirei cu care am discutat până aproape de ora 23.00. De la ea din birou am sunat-o la telefon pe soția mea, Aurora, care mi-a comunicat că acasă totul este în ordine și m-am liniștit.

Pe 10 iunie a sosit din țară dl. din General Vasile Ștefan de la Companie. După ce m-a anunțat că locuiește la un hotel în orașul

Anvers, am discutat despre problemele navei. Despre banii furați din casa de bani a navei soluția expusă de dânsul a fost să fie reținuți din drepturile echipajului. Despre navlu mi-a spus că ne vom întoarce la Constanța fără marfa, dar vom încărca din portul Constanța aceeași marfa și tot pentru nordul Europei.

În următoarea zi au sosit la bord două frigidere, unul destinat bucătăriei navei, iar celălalt pentru cabina Comandantului.

Duminică, însoțit de alți colegi din echipajul nostru dar și de la nava „International 1”, aflată în port cu noi, am placat în oraș să vizităm târgul de autoturisme, sperând să găsim acolo mărci pentru care nu se plătea vamă la intrarea în țară (Dacia și Olcit). Ne-a însoțit și dl. grai Vasile Ștefan, iar Comandantul lui „International 1” a cumpărat un autoturism marca „NISAN”, cu suma de 2500 \$, în stare foarte bună.

Marti s-a terminat operațiunea de descărcare a mărfii, iar echipa de la punte a scos pe covertă toate mingiurile și a început cărățenia în magazii și santină, în vederea primirii unei alte mărfi; în santină au fost găsite păcură și motorină.

Dimineața a sosit la bord un inspector „memorandum”, care a controlat toată nava, întocmind o

listă cu diferite observații ale sale, pe care le-a discutat cu dl. Vasile Ștefan în ziua următoare, când acesta se afla la bordul navei. Concluzia lui a fost că va reține în port nava, dacă nu vor fi remediate defecțiunile pe care le-a constatat el în ziua anterioară.

Dl. Ștefan l-a chemat pe superintendentul Dinu de la Agenția din Anvers, care va rămâne la bordul navei până când echipajul va remedia acele deficiente.

La bord a urcat și agentul de protecție, care mi-a adus certificatul pentru „Radio Record”, apoi m-a anunțat că la ora 13.00 să fim pregătiți pentru a ne muta mai jos cu 100 m, manevră o vom executa pe parâme.

Mai târziu a urcat pe la navă și Inspectorul Pand 1, care m-a anunțat că primitorul tablei nu a făcut obiecțiuni pentru tabla care a prins rugina de la descărcarea pe timp de ploaie. După amiază am primit actele navei, precum și cele ale mărfii predate, semnate de beneficiar și ne pregăteam de plecarea în altă dană pentru încărcarea zahărului. Suverveyorul a văzut magaziile și ne-a dat „apt pentru marfa”.

La bord au urcat doi specialiști de la firma „ȘART”, care au reparat radarul Kelvin, apoi a sosit o altă echipă care mi-a instalat telefon în cabina Comandantului. Am avut, mai întâi, o convorbire cu Compania, apoi am sunat și acasă la mine și am vorbit cu soția.

După amiază ne-au fost aduse la bord: 16 extintoare cu spumă, 5 extintoare cu praf și două pentru băcile de savare. Odată cu acest transport a urcat la bord și inspectorul cu lista de deficiențe la bord, care i-a propus domnului Vasile Ștefan să întoarcă nava în șantier, dar a refuzat, motivând că nu are rost, dacă tot nu încărcăm marfa. Pentru aceleași motive fusese reținută și nava „International 1”, ceea ce arată că este vorba de șicane.

Plouă neîntrerupt de câteva zile și afară este frig.

Pe data de 17 iunie ora 12.00, dl. Ștefan s-a întors la

Constanța, lăsându-l pe dl. Dinu să rezolve toate problemele navei până când aceasta va părăsi portul Anvers.

A mai plouat și noaptea care a urmat, iar dimineața cerul era senin și un soare blând ne zâmbea dispune răsărit, încălzind aerul. Echipajul a ieșit la lucru pentru a remedia deficiențele semnalate de inspectorul ambițios „memorandum”. Toată ziua s-a lucrat la confecționarea și montarea sistemelor de închidere-deschidere a capacelor de la trombele de aerisire de pe covertă, care au fost și vopsite până seara.

Inspectorul cere ca bărcile să fie trimise în șantier unde să fie reparate de echipele specializate, astfel că am dat la apă o barcă de salvare pe care am trimis-o în atelier, iar la cealaltă din babord a lucrat echipajul, care a reparat barbetele bărcilor și scările pentru coborârea în bărci. Totodată a fost reparată cârma bărcii. Între timp am făcut manevra pe parâme pe distanța de 100 metri mai jos, iar lângă noi a acostat nava românească

„Câmpulung”. Cu prilejul manevrării ne-am folosit și de cabestan, care n-a mai funcționat, humitul lui fiind foarte pronunțat.

Pe data de 21 iunie, în jurul prânzului a sosit la bord dl. Mihai Buzatu, șeful-inspector de la Registrul Naval Român, care a verificat aparatura și echipamentele de pe navă, pentru care ne-a eliberat certificatul de siguranță.

A doua zi ne-a vizitat și reprezentantul Germanish Lloyd, care a verificat bărcile de salvare, pentru care ne-a eliberat certificat valabil pentru trei luni de zile, iar când urma să coboare de pe navă, ne-a dat și aprobarea pentru a încărca marfa din dana nr. 416.

După amiază au sosit la bord, Andrea, agentul nostru protector, însoțit de agentul încărcătorului, care ne-a anunțat că a doua zi la încărcare vor lucra două echipe între orele 6: 00 – 22.00, în dana 416, apoi în dana 156.

Echipajul a terminat sudurile pentru fluturii și urechile pentru fixarea în siguranță a capacelor de la magaziiile de marfa, conform listei inspectorului. Încărcarea zahărului a început pe 23 iunie orele 6.00.

Patru membrii din echipaj plecaseră în oraș cu o zi în urmă și nu se întorseseră la bord, ceea ce mă îngrijora, neștiind ce se întâmplase cu ei, dar pe la ora 10.00 am fost anunțați că au fost arestați la Poliția din oraș, fiind bănuți că ar fi furat niște piese de mașini. Poliția i-a adus la bordul navei, dar mi-a luat și mie o declarație să nu plec cu nava cu cei patru arestați până nu se termină cercetările. Cinci polițiști au scotocit nava noastră pentru a găsi acele piese, dar n-au găsit nimic.

După ce s-a încărcat întreaga cantitate de zahăr, ne-am mutattot pe parâme în dana 156 pentru a încărca hrana pentru animale. Manevra a decurs destul de greu întrucât nu ne-am mai putut folosi de cabestanul din pupa care era defect. Era o zi foarte călduroasă, iar pe perioada cât a durat manevra pe parâme dl. Dinu a plecat pe nava „Câmpulung”, apoi la „Inter 1”.

Compasul nostru magnetic fusese defect și a fost dus în oraș la reparat, însă s-a întors la bord fără certificatul de siguranță.

Astăzi este 29 iunie, Sf. Petru și Pavel. Deși este ziua de nume a căpitanului nostru secund, datorită stresului de la bord, n-am putut să-l sărbătorim cum se cuvine, poate o vom face în marș, după plecarea din portul Anvers, deocamdată i-am urat sănătate și „La muți ani!”

Vremea se menține frumoasă de mai multe zile, iar operațiunea de încărcare merge bine, încât ne dă speranța că peste două zile se va termina și vom reuși să fim scoși din port, în dreptul geamandurii, în port se mai află și nava „Slobozia”, al cărei Comandant este Gheorghe Petre, care spune că Port Stat Control le-a spus că sunt arestați tot pentru unele probleme închipuite. Șicane peste tot.

Sâmbătă și duminică echipele de muncitori nu lucrează și timpul de ședere la cheu se va prelungi, apoi va trebui să trecem în dana nr. 313 unde vom aștepta scoaterea navei din port. Între timp am ambarcat 100 tone apă și așteptăm. Abia pe 03 iulie 1995 s-a finalizat operațiunea de încărcare a întregii cantități de 3.866 tone hrană pentru animale, iar la ora 12: 40 a sosit pilotul la bord care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a mutat în dana nr. 313, unde am primit actele navei și ale mărfii, împreună cu 3 tone de nisip, în saci, balast pentru proba greutății ce o suportă barca de salvare.

Din târgul de mașinid. Dinu și-a cumpărat un autoturism foarte frumos, pe care la urcat pe covertă, pentru a fi dus în portul Constanța.

Înainte de a pleca în port, Ramira ne-a adus lumina de poziție de la pupa, pe care inspectorul „memorandum” ne-o rupsese pentru că era veche și nu mai era modernă. Echipajul o montase pe cea nouă.

Sosise la bord și ofițerul II punte, care fusese la spital unde i se făcuse o radiografie toracică, din care rezultă că are o coastă fisurată. Odată cu el urcase la bord și inspectorul de la Port Control, care ne eliberase nava din așa-zisa detenție, iar la ora 22.00 am primit actele navei și permisul de plecare, dar am plecat abia pe data de 06 iulie la ora 630 când a sosit pilotul la bord, care nea scos din ecluză, iar la ora 830 l-am debarcat în punctul Wandelar, de unde am pus de drum spre Gibraltar și am dat avizările necesare pentru cei interesați.

Pe drum am constatat că aparatul radar Kelvin s-a defectat și nu mai răspunde la nicio comandă.

Ca un făcut, a doua zi de dimineată am intrat într-o zonă cu o ceață atât de densă, încât din cabina de comandă nu puteam vedea catargul nostru din prova; ceața a persistat toată ziua și până aproape de miezul nopții. Ofițerul II punte lucrează împreună cu ofițerul

R.T.G. la repararea compasului magnetic și abia spre seară au reușit să-l pună în funcțiune.

Am raportat situația radarului la Portland și la Compania noastră, pe care am informat-o și cu cheltuielile făcute la Anvers.

Vremea este bună și am trecut de punctul Casquete. Echipa de punte execută lucrările stabilite la bord, dar are în vedere și ventilația naturală a magaziiilor de marfa, iar trei de la mașini repară cralicele defecte, folosind mijloacele bordului.

Noaptea ne apropiem de golful Biscaya unde, de obicei întâmpinăm furtună, cu valuri mari, neregulate pe care orice navă le suportă greu, ca și membrii echipajului; pentru a evita neplăcerile, este indicat să stai la „capă” (la adăpost) până trece furtuna. Pentru capă există porturile; Bristol, Vigo, Cardif.

Dimineața, pe la 710 am intrat și noi în golful Biscaya. Era 08 iulie și marea era liniștită, încât am putut merge cu viteza de 10 Nd, iar pe la ora 22.00 am reușit să trecem de punctul Finistere, al cărui far îl caută toți navigatorii când ies din Bideaya și se îndreaptă spre Portugalia.

Nava noastră mergea lin, având o viteză de marș de la 10

Nd., dar și 112 rotații/minut la elice. Navigăm pe lângă coasta Portugaliei, apoi a Spaniei, până în Golful Trafalgar, după care intrăm în zona Gibraltarului, împinși din pupa de un vânt slab. Când am ajuns la St. Vicente ne-am întâlnit cu două nave pe care lucrează foști colegi de-ai mei, dar la alte firme. Ne-am oprit și am discutat puțin cu ei. Îmi spun că sunt plătiți mult mai bine decât noi pentru aceleași funcții și muncă prestată. Ce poți face? Fiecare om cu norocul lui, așa că noi

La 10 iulie este ziua de naștere a Aurorei. Am sunat-o și i-am spus „La mulți ani!” Acasă e liniște, a spus ea scurt.

Pe 11 iulie la ora 6.00 am intrat în strâmtoarea Gibraltar și, după ce am părăsit Oceanul Atlantic, ne-am apropiat de coasta Marocului, până la Tunis, deoarece există un curent care merge în aceeași direcție cu noi și ajută viteza navei. Se mai întâmplă câteodată să coboare Mistralul din Munții Alpi și să se producă furtună. La fel se poate să ai parte de furtună și între Passero (Sicilia) și Matapan (Grecia) pe Marea Ionică, la fel ca și în golful Biscaya. De aceea zona este numită de marinari „Biscaya Mediteranei”.

Din golful Bizcaya și până când am trecut de strâmtoarea Gibraltar, în fiecare noapte am făcut cart în Comandă împreună cu ofițerul II punte, câte 2 - 3 ore, că să-l degrevez de alte sarcini, lăsându-l să supravegheze permanent toată aparatura din Comandă.

În noaptea de 12 iulie am trecut de Alger și am transmis avizările necesare pentru cei interesați, iar a doua zi am trecut de capul Bon. Noaptea pe la ora 23.00 am fost apelați prin stația radio de o șalupă a gărzii de coastă, care ne-a somat să oprim și ne-a întrebat de ce am oprit în mare puțin mai înainte?

Le-am răspuns că venim de la Anvers, iar până în punctul unde ne-au oprit ei, nu ne-am oprit niciodată pentru că nu am avut niciun motiv. În plus, ne grăbim să ajungem acasă, la Constanța. După acest dialog ei s-au îndepărtat, iar noi am pornit mai departe. Am dat avizări de cinci zile pentru cei interesați.

Pe 15 iulie dimineța era cald, iar la suprafața mării se formase un strat gros de vapori de apă; acea evaporație se ridica până la 2 - 3 metri înălțime și aburii împiedicau vizibilitatea.

Șeful mecanic m-a anunțat că a sondat apa din tancul de apă dulce și rezultă că în 24 ore s-au consumat 11 tone de apă, ceea ce este foarte mult și am impus restricție la consum pentru a ajunge apa până la Constanța. Am

aprobat apă doar la bucătărie.

Vremea se menține frumoasă în continuare, iar după ce am trecut de Passero, echipa de punte s-a apucat să ciocănească, să rașcheteze și apoi să vopsească coverta și suprastructurile de pe covertă, iar cei de la mașini au terminat de reparat cranicile, pe care le-au uns, fiind apte de lucru. Când am trecut prin dreptul insulei Creta era ora 24.00 și mergeam destul de bine.

Dimineața, am transmis avizările de 3 zile, iar peste o oră a început să sufle un vânt din travers la babord, care ridică valuri destul de mari ce trec, din când în când, peste parapet și spală coverta.

Pe la ora 10.00 Șipca Tartous ne-a întrebat printr-o radiogramă, ce caracteristici are nava, precum și unele date din contractul C./P. I le-am transmis, gândindu-mă că navlositorul nu l-a anunțat până la acea oră, despre datele cuprinse în acel contract. Cu acest prilej am făcut și avizările de 48 de ore către cei interesați, iar la 18.07.95 ora 15.00 am trecut le lingă insula Kavalos, mergând toată noaptea.

La 19 iulie, încă de dimineață ne-a luat în primire o căldură sufocantă. În ziua de 18.07 se consumaseră 10 tone de apă, cu toate măsurile de restricție impuse și mai sunt doar 39 tone de apă potabilă, din care va trebui să consume și motorul principal, deoarece apa tehnică s-a terminat.

Cu excepția celor aflați în serviciul de cart, toți ceilalți membri ai echipajului lucrează pe covertă, sudând tablele (caplamale) pe porțiunile metalice găurite de rugină și au reparat toți turnichetii de la provă și până la pupa.

La ora 24.00 am trecut prin dreptul insulei Limasol și am transmis avizările de 24 ore către cei interesați.

Am ajuns la Tartous (Siria) pe la orele 8.00 și am ancorat în rada exterioară, dar la apelul nostru, serviciul

lor de pilotaj ne-a răspuns că nu are nicio dispoziție în legătură cu nava noastră. După aceea am apelat agentul de protecție și l-am întrebat ce se întâmplă, iar acesta mi-a răspuns că s-a interesat și știe că vom intra în port sâmbătă după prânz.

Afară este o căldură insuportabilă, însă „aerul condiționat” nu mai face față, având numai 84 kg. de freon, o cantitate insuficientă, cum îmi spun specialiștii noștri de pe navă. Cu toate acestea, echipajul a respectat dispoziția de a economisi apă potabilă, din care s-au consumat 5 tone de apă; fiind în rada portului am ridicat restricția impusă în marș.

Pe data de 21 iulie pe la ora 1130 au sosit la bord agentul de protecție și controlul portuar; controlul s-a terminat într-o jumătate de oră, dar m-a „tapat” de patru cartoane de țigări, apoi a părăsit nava. La plecare, agentul a luat actele navei pentru a face formalitățile și a promis că va interveni ca a doua zi să fim introduși cu nava în port.

Seara am pescuit cinci pești pe care i-am făcut saramură, repetând pescuitul și în următoarele trei zile, deoarece n-a mai venit nimeni să ne introducă în port. În rada exterioară s-a pornit un vânt, care a crescut repede în intensitate și toată ziua ne-a balastat.

Pe 24 iulie la ora 15.00 s-a prezentat la bord un pilot, care, ajutat de două remorchere și o șalupă pentru parâme, ne-a introdus în port, unde am acostat la cheu. Abia am scăpat de ei, dându-le patru cartușe țigări.

Pe la ora 19.00 și-au făcut apariția patru echipe de muncitori, care au început să descarce marfa din navă, folosind cranicele de la bord. Mai târziu a venit și Nazer, agentul charterului (proprietarul mărfii), care urma să ia în primire marfa și a asistat un timp la descărcare. Între timp la bord a sosit și Haikal, **shipshandler**ul care ne-a luat nota de comandă pentru alimente și apă.

În dimineața următoare cele patru echipe au lucrat cu trei **macarale** de cheu, care au sporit ritmul descărcării, dar muncitorii au folosit la manevrarea sacilor cârlige, cu care au rupt sacii, obligându-mă să le întocmesc „scrisoare de protest”, deoarece au împrăștiat zahărul pe jos. În timpul descărcării zahărului am pus un pontator din partea echipajului, pentru a ține evidența corectă.

Azi, Ofițerul III mi-a răspuns obraznic, ceea ce nu admit iar dacă va mai repeta o astfel de comportare neconformă cu politetea R.S.B. (Regulamentul Serviciului la Bord), voi fi nevoit să-l sancționez.

După amiază am mers în oraș și mi-am cumpărat niște ustensile de ras, prilej cu care am dat un telefon acasă și am vorbit cu soția mea.

Dimineața a venit la navă un funcționar portuar care a luat un sac plin de zahăr (50 kg.) motivând că va fi expertizat în laborator să vadă dacă este iradiat.

L-am tot așteptat pe **shipshandler**ul Haikal să ne aducă alimentele, dar acesta întârzie. Totuși am reușit să îmbarcăm la bord 250 tone de apă potabilă. Văzând că nu sosesc alimentele, am transmis o radiogramă la Companie în acest sens, iar răspunsul a fost că le va aduce agentul sau **shipshandler**ul a doua zi.

La masa de seară căpitanul secund s-a certat cu ofițerul mecanic I, ultimul reproșându-i că cere supliment la fiecare masă, chiar și două porții. „Nu se mai satură domnule!” a spus ofițerul mecanic, după care a urmat un schimb și mai dur de cuvinte între ei. Am discutat mai târziu, separat, cu căpitanul, căruia i-am atras atenția că nu este o comparare corespunzătoare, iar cearta cu toți de față nu-l **avantajează**, mai ales pentru un căpitan care aspiră să ajungă Comandant de navă și care trebuie să fie model pentru ceilalți.

Ne-au sosit alimentele, mai mult zarzavaturi, fructe, pepeni și paté de ficat în cutii, dar fără carne de porc.

Vineri, 28 iulie, arabii nu **lucrează**, merg la biserica lor (geamie). Afară este cald tare și în cabinetele noastre. Am primit o cantitate de **freon**, pe care tehnicienii noștri o vor pune în aparatul de aer condiționat și ne așteptăm să fie mai bine.

@Spre seară am plecat la o plimbare pe faleză, unde este mai răcoare. Tartous este un oraș frumos, iar pe o stradă se găsesc buticuri de unde se aprovizionează de obicei, marinarii ruși și români.

Sâmbătă dimineața când au sosit muncitorii să continue operațiunea de descărcare, în magazia pe care au deschis-o au găsit albine și au refuzat să intre pentru a scoate sacii de zahăr; lucrul a început abia după ce magazia a fost ventilată electric și a fost pompat fum cu un aparat, iar asta s-a întâmplat pe la ora 14.00.

Căldură înăbușitoare a fost și pe 30 iulie, iar descărcarea s-a derulat încet; nicio adiere de vânt nu mișca aerul, care devenise fierbinte, atât pe navă, cât și în port. De aceea seara am preferat iar plimbarea pe faleză unde era mai răcoare.

De la Companie am primit un telex prin care ne anunța că de la Tartous vom merge la Gerulik (Turcia) de unde urmează să încărcăm fosfați pentru Damietta (în Egipt). Astfel că a doua zi-31.07.95, ora 16.00, descărcarea mărfii fiind terminată, am primit actele și pilot care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre Gerulik. Aflați în marș, am transmis avizările necesare, dar apa fiind caldă, viteza navei n-a trecut mai mult de 10 Nd. și 95 rotații/minut la elice. Fiind o vreme frumoasă, echipajul de punte a curățat și spălat magaziile, pregătindu-le pentru a primi **o nouă marfă**. Astfel, pe 03 august am intrat în strâmtoarea Dardanele, iar pe 04.08. la ora 20.00 am ajuns la Gerulik, fiind introduși în port într-o oră și jumătate de la sosire, apoi am acostat nava la cheu.

A doua zi de dimineață au urcat la bord agentul de

protecție și cel de la controlul portuar, care au terminat totul într-o oră și au plecat. Agentul ne-a spus că nu are nimic pentru noi. Tot a doua zi s-a început și operațiunea de încărcare a mărfii, respectiv saci cu fosfați, dar turcii nu stivuiesc **corect** sacii în magazie, ca să încapă toată marfa și, mai ales pentru a realiza stabilitatea navei în staționare, și, în special pe o mare agitată. Am discutat cu șeful muncitorilor, iar situația s-a îndreptat.

La Gerulik nu este nevoie de PAS pentru a merge în oraș, dar orașul se afla departe de fabrica de îngrășăminte de unde încărcăm noi, tocmai la capătul golfului, încât până acolo se ajungea cu autobuzul. A doua zi am mers și eu în Gerulik și am vorbit cu conducerea Companiei. Orașul este turistic și am rămas plăcut impresionat, deoarece este destul de curat, mobilat cu blocuri și vile.

Pe 08 august agentul de protecție ne-a adus indemnizația de străinătate, alimentele, uleiul, combustibilii, un rulment, precum și hărțile pe care le-am solicitat eu.

Dar agentul n-a venit cu „mâna goală”, ne-a mai adus și două soții de marinari din Istanbul pe care trebuia să le luăm la bord până la Damietta (Egipt).

De la Gerulik am luat numai 12 tone de apă potabilă, deoarece aici apa are prețul dublu față de alte porturi.

Muncitorii au neglijat iar să stivuiască sacii în magazii așa cum le-am cerut, pentru care le-am făcut „scrisoare de protest”, mai ales că i-a introdus în magazie atât pe cei murdari, cât și sacii ruși.

Operațiunea de încărcare s-a terminat pe 13 august la ora 18**.00**, iar peste două ore am primit pilotul care, ajutat de două remorchere și șalupa pentru parâme, ne-a scos din port în golf; manevra s-a realizat defectuos și ne-a rupt o parâmă de la pupa, apoi s-a întrerupt până când s-a potolit vântul, după care am debarcat pilotul și am continuat drumul spre Dardanele.

Când am ajuns în punctul Kanakale, turcii ne-au făcut un control, apoi am semnat un document pe propria mea răspundere, continuând drumul spre ieșirea spre Marea Egee, fără a mai primi pilot de la ei.

Intrând în Marea Egee, am oprit și am botezat cele două femei, conform obiceiului marinăresc, apoi am pus de drum spre Damietta.

15.08.1995. astăzi este Sf. Maria, ziua navigatorilor. Sf. Maria este protectoarea tuturor marinarilor. La masa de seară am oferit tuturor 100 mililitri de **whisky** de fiecare, felicitându-i. Compania ne-a trimis o radiogramă prin care ne ura sănătate și vânt din pupa.

Când s-a înnoptat, marea a devenit agitată, iar un vânt de forța 7 - 8 pe scara Beaufort suflând din N'Est, ne lovea din trib**ord travers** prova, ridicând valuri înalte care treceau peste parapeți și loveau în pereții cabinei de comandă cu destulă putere, măturând coverta. La Comandă s-a produs o fisurare a tablei prin care apa a ajuns să-mi inunde cabina. Abia am reușit să salvez dosarele cu actele navei. Câțiva oameni din echipaj, înfruntând furia valurilor, au reușit să sudeze o tablă, care a acoperit fisura din perete și apa a încetat să mai pătrundă în cabină. La ora 22.**00** am trecut prin dreptul insulei Rodos, iar pe 16.08 am transmis avizările de 24 ore pentru cei interesați. Însă de dimineață ne-a întâmpinat o vreme frumoasă, dar un vânt slab sufla din pupa, ajutându-ne să menținem o viteză constantă de 10 Nd. Pe la ora 11.**00** soarele ne încălzea coverta cu destulă generozitate. Echipa de punte a deschis capacele magaziiilor, pentru a putea aerisi și elimina gazele formate datorită manevrării sacilor și a presiunii formate de stivuirea lor.

Am primit o radiogramă de la agentul de protecție din Alexandria, care ne-a spus cu cine să luăm legătura în portul Damietta și care sunt măsurile de urmat.

În marș eu am pus în ordine actele navei și am

pregătit „protestul de mare” privind manevra executată la Gerulik cu prilejul scoaterii din port, când s-a rupt parâma de la pupa și ne-a fost pusă nava pe uscat.

Joi, 17 august la ora 6.00, am ancorat în rada exterioară a portului Damietta, iar la ora 0930 a sosit pilot la bord, care ne-a introdus în port unde am acostat la cheu. Imediat după acostare, au urcat pe navă agentul local New Marine și agentul guvernamental Memphis, după care au sosit și cei de la controlul portuar.

Am fost anunțați că vom sta în radă șapte zile, până când vor ieși actele din vamă. Am aflat cu acest prilej, că în port mai este acostată o navă străină care are Comandant român și care descarcă ciment, dar și o dragă sub pavilion olandez, dar cu Comandant și echipaj din România. Poate voi afla cine sunt.

La plecarea agentului de protecție de pe nava noastră i-am înmănat „protestul de mare” privind incidentul de la Gerulik să-l legalizeze.

A doua zi am vorbit la telefon cu dl. director grai. Vasile

Ștefan, căruia i-am raportat toate cele petrecute în voiaj. Domnia sa mi-a spus, în final, că de la Damietta ne vom întoarce fără marfă la Constanța unde se vor face unele reparații la navă, după care urmează să încărcăm din portul Agigea ciment pentru Insulele Capului Verde

Stând în ancoră în rada exterioară a portului, am pescuit. Am reușit să prind kefal, din care am făcut o saramură gustoasă.

La masa de prânz strungarul i-a instigat pe colegi să nu mănânce carnea că este prea grasă, ei însă au mâncat-o, dar au vociferat, deși asta a fost provizia, pe care nu am ales-o eu. Tot azi a sosit la bord, agentul de protecție care mi-a adus „protestul de mare” legalizat și a spus că echipajul poate face excursie la Cairo capitala Egiptului; șase au plecat în acea după amiază, urmând alții în

următoarea zi.

Pe data de 20 august am fost introduși în port și am acostat la cheu, iar la ora 17.00 au sosit patru echipe de muncitori, care au început operațiunea de descărcare a mărfii. Muncitorii lucrează defectuos și dau dovadă de o neglijență crasă, lucrează cu cârlige care rup sacii, pe care îi trântesc pe covertă sau îi scapă în apă. Pentru toate aceste neglijențe le-am întocmit „scrisoare de protest”. Sacii se încarcă repede, direct în autocamioane, ai căror șoferi sunt folosiți și ca pontatori pentru toate echipele. Din partea navei nu am oameni pe care să-i folosesc ca pontatori pentru toate echipele care încarcă sau descarcă.

După amiază a urcat la mine, la bord shipshandlerul care m-a invitat în orașul RAS-EL-BAR, unde ne-am plimbat și am servit amândoi un „coctail” Orașul este foarte frumos, curat, modern, un oraș turistic mobilat cu vile, hoteluri și restaurante, dar cel mai mult m-au impresionat parcurile cu pomi și verdeață la tot pasul.

Fiind oraș turistic este deschis numai trei luni din an, atât cât durează sezonul turistic.

Când m-am întors la bord am constatat că echipele întrerupseseră lucrul, din lipsă de autocamioane. Descărcarea a fost reluată abia a doua zi, după ora 9.00, deoarece tot portul era înțesat de o ceață densă. Când s-a ridicat ceața, un membru al echipajului a început să sudeze o clapetă de la gurile de aerisire și a fost văzut de un inspector venit din port, care ne-a amenințat că ne amendează pentru sudură fără autorizație. I-am dat ostică de whisky și apoi a plecat, renunțând la amendă, dar și noi la sudură.

Seara am plecat din nou în orașul RAS-EL-BAR, dar de această dată însoțit de căpitanul secund și de Țăranu.

Ne-am plimbat prin oraș, pe străzi și prin parcuri, apoi am intrat într-un restaurant unde am băut câte o bere „Stella”, după care ne-am întors la navă.

Muncitorii continuă să folosească cârlige la manevrarea sacilor, pe care îi rup sau îi scapă în apă, iar când li s-au adus saci noi, refuză să strângă marfa care a fost împrăștiată pe covertă sau în magazii, pe cheu.

Agentul nostru de protecție a fost plecat trei zile la Port Said, iar în lipsa lui n-am putut procura alimentele necesare, încât cambuza navei este aproape goală.

Operațiunea de descărcare a fosfaților s-a terminat pe 26 august. Șeful muncitorilor a semnat documentele de transport susținând că a primit întreaga marfa, deși în magazii, pe covertă și pe cheu este multă marfa împrăștiată, pe care refuză s-o recupereze.

Noi ne-am pregătit de plecare și pe 27 august am primit pilot la bord, care ne-a scos din port și am pus de drum spre

Constanța la ora 10.00. Vremea este frumoasă și echipa de punte curăță și spală magaziile, apoi aștern pe jos, pe paiol, saci care să protejeze viitoarea marfa. Cu prilejul curățeniei au fost găsite peste 5 tone praf de fosfați în magazii.

De la Companie am primit numele agenților din porturile pe care urmează să le tranzitam, cărora le-am transmis avizările de: 5 zile, 3 zile, 24 ore.

Prin telex am trimis către Companie cererile de concediu ale unor membri ai echipajului nostru. Pe 29 august am interceptat prin stația radio nava „International 5”, care mergea spre Izmir, iar de acolo urmau să meargă la Constanța. Se plângeau și ei că sunt plecați din țară de zece luni și jumătate și au avut parte de zile grele, furtună și lipsuri materiale.

La ora 24.00, în aceeași zi, am trecut prin strâmtoarea Dardanele, iar în Marea Marmara am trecut pe lângă nava „Târgu Secuiesc”, cu care ne-am salutat.

Pe data de 30 august am trecut prin strâmtoarea Bosfor, iar în noaptea de 30/31 august, pe o mare liniștită,

am ajuns la Constanța.

XI

De la Constanța în Insulele Capului Verde

Din portul Agigea încărcaseră 8.000 tone de ciment în aproape opt zile, timp în care făcusem toate pregătirile în vederea plecării în acel voiaj, în special asigurarea cambuzei cu alimente în valoare de 9.794.883 lei, așa cum era scris în factură.

În ziua de 15 septembrie am primit lista echipajului cu care urma să plec în voiaj, am verificat dacă toți au sosit la bord, apoi am dispus să fie verificate toate încăperile de pe navă pentru a nu se fi strecurat eventualii transfugi pe navă.

După ce au sosit organele de control portuar și și-au făcut datoria, am primit la bord pilotul, care ne-a scos în larg pe la ora 17.00, ajutat de un remorcher de manevră. După debarcarea pilotului, am pus de drum spre Bosfor, strâmtoarea în care am intrat a doua zi pe la orele 10.00. Am oprit o jumătate de oră la Istanbul de unde am procurat patru hărți și două „Notice to marines”, apoi am continuat marșul prin Marea Marmara, iar pe 17 sept. 1995 am reușit să ieșim din strâmtoarea Dardanele și să pătrundem în Marea Egee.

Printr-o radiogramă compania ne-a cerut să raportăm ce cantitate de combustibili avem la bord și de cât mai avem nevoie, indicându-ne să ne oprim în portul Ceuta (Maroc) pentru a-i completa. Am răspuns la toate cele cerute.

Vremea este frumoasă, marea aproape calmă, iar echipajul continuă curățenia pe navă, spală coverta și apoi repară plutele de salvare pe care le fluxează la posturile lor. Ne deplasăm cu viteza de 9, 5 Nd., o viteză constantă, încât a doua zi, pe la ora 930 am trecut de punctul Matapan (sudul Greciei), iar în următoarele zile, pe la ora 22.00 treceam prin dreptul punctului Passero (sudul

Siciliei).

Pe data de 20 sept. Vremea s-a schimbat, cerul s-a întunecat, fiind acoperit de nori și s-a făcut frig, și a început să sufle vântul dinspre N'Est, dar viteza navei a continuat să rămânem aceeași; pe la ora 20.00 am ocolit capul Bon, îndreptându-ne spre Gibraltar.

Compania ne-a transmis numele agentului de protecție din Ceuta și cantitățile de combustibili pe care ni le-a aprobat; la sfârșit ne-a precizat faptul că primul port în care vom descărca va fi Mindeta, dându-ne și numele agentului primitiv al mărfii.

Vremea continuă să se mențină frumoasă, iar echipajul rașchetează, sudează și vopsește părțile uzate de rugină de pe covertă sau bordaj și pe puntea etalon. Un tehnician de la bord a montat o yală nouă la casa de bani a navei, pe care am mutat-o din cabină-birou în dormitorul meu.

A doua zi, în jurul orelor 21.00 am trecut prin dreptul punctului Bougaroni, dar peste o oră a început să sufle vântul din tribord la travers și, peste puțin timp s-a pornit o adevărată furtună, care ne-a balansat în toate direcțiile, înclinând nava până la 30°, care a produs dezastru în cabinele noastre, amestecând toate obiectele pe podele și nimeni nu se putea odihni.

Pentru a mai atenua ruliul nebun care sâcâia permanent nava, am schimbat unghiul direcției inițiale, încât vântul să sufle din travers pupa tribord, dar ameliorarea a fost de scurtă durată și iar am schimbat direcția de câteva ori. Abia dimineața furtuna s-a mai domolit și ne-am reluat direcția normală de marș. Cu acest prilej am avizat Ceuta de 48 ore, după care fiecare a mers în cabina sa să repare urmele dezastrului produs de furtună. Când am ajuns în cabina mea am constatat că documentele erau împrăștiate pe jos, în tot biroul, iar în dormitor toate erau amestecate ca la un cutremur

devastator.

Aproape două ore am muncit până le-am pus pe toate la locurile lor. Mai greu a fost cu florile mele, toate scoase din ghivece, iar pământul de flori risipit pe toată podeaua, peste covoarele abia spălate.

Înainte de a ajunge la Ceuta, l-am „botezat” pe marinarul Dan Georgescu, aflat la primul său voiaj, dându-i să bea un pahar de apă de mare și punându-i apă pe cap, conform obiceiului. Botezul lui a avut efect benefic, marea s-a liniștit și vântul a încetat să mai sufle. Compania noastră ne anunță că ne-a trimis la Praia hărțile și notice-urile, dar ne întreabă de ce mergem atât de încet? I-am dat toate explicațiile necesare, însă ne cere insistent să mărim viteza.

Vremea s-a făcut frumoasă, a ieșit soarele, iar nava înaintea cu viteza de 10 Nd. Am dat avizare de 24 ore la Centa, iar a doua zi am ancorat în rada exterioară a portului, unde ne-a vizitat agentul de protecție, care a venit cu o barjă de combustibili de la care am ambarcat timp de patru ore, combustibil greu, ușor și ulei. După ce agentul și barja au plecat, noi am continuat drumul spre ieșirea din strâmtoarea Gibraltar, pătrunzând în Oceanul Atlantic, ale cărui ape erau foarte învolburate. Imediat ne-a luat în primire o furtună puternică produsă de un vânt de forța 7 - 8 pe scara Beaufort, care ridica valuri înalte, lovindu-ne în pupa, deoarece vântul sufla din

Nord-Vest. Ar fi trebuit să ne ajute la mers, suflând dinspre pupa, dar valurile erau atât de înalte și hăurile dislocate atât de adânci, încât nava cădea de pe creste direct în abisuri, în timp ce pupa era scoasă din apă cu cârma și elicea, devenind o navă neguvernabilă. Motorul lipsit temporar de sarcină se ambala în gol, depășind mult turația.

Greutatea încărcăturii era la limită și mă temeam să nu se rupă nava în două de câte ori ajungea cu centrul pe

creastă, iar prova deasupra hăului și pupa în aer.

Vântul sufla aproape la aceeași intensitate, totuși la ora 5.00 dimineața am intrat într-o zonă cu ceață densă la suprafața apei, pe care am depășit-o abia la ora 10.00.

Furtuna a ținut și pe 27 septembrie toată ziua, iar unii membrii ai echipajului au avut rău de mare care i-a ținut la pat, fără să se poată odihni datorită balansării permanente a navei, în rulu și tangaj. Ce s-a întâmplat în cabinele noastre? Ați ghicit: s-a repetat întocmai dezastrul produs înainte de a ajunge în portul Ceuta.

Când am intrat la adăpostul coastelor insulelor Lanzarote și **Fuerte Ventura**, unde valurile s-au mai domolit, am transmis avizările de șapte zile către cei interesați și viteza navei noastre a ajuns iar la 10 Nd., ajutați și de vântul care împingea din pupa.

În dimineața de 28 sept. ne-a întâmpinat o vreme însoțită care nu seamănă deloc cu cea din zilele trecute. Echipajul a ieșit pe covertă să constate stricăciunile produse de furtună: capacele rupte de la gurile de aerisire, puntea bărcilor plină de rugină, care a cedat când a fost ciocănită și a fost nevoie să fie înlocuite toate traversele ruginite, ca și tabla de pe covertă din acele porțiuni, care corespundeau cu tavanul cabinelor marinarilor. Au fost făcute suduri, apoi totul a fost vopsit la loc.

Toate zilele care au urmat au fost frumoase, încât s-a putut lucra cu spor. Am dat avizările de 3 zile, apoi de 48 ore și de 24 ore către cei interesați și am navigat în permanență cu viteza de 10 Nd., dar pe măsură ce ne apropiam de portul Mindeta, fiind vreme frumoasă, cu soare, temperatura în aer a ajuns la 28° Celsius, iar în cabinele noastre era și mai cald.

Duminică, 1 octombrie 1995 la ora 1420 am ancorat în rada exterioară a portului Mindeta, iar peste o oră a sosit pilotul la bord, care ne-a introdus în port unde am acostat la cheu. Imediat după acostare a venit și agentul

de protecție AGENAVS, însoțiți de patru vameși și poolițiști, care au efectuat controlul navei și al încărcăturii, aprobând operațiunea de descărcare, după care conform uzanței din acest port, cei patru au rămas la bord pentru timpul în care se face descărcarea, fiind noi obligați să-i cazăm și să le asigurăm hrana.

Compania ne comunicase că ne va trimite la Praia, cu avionul, hărțile și cărțile de navigație cerute, dar agentul ne spune că nu știe nimic. La plecare acesta a luat actele, pe care le-a adus a doua zi și s-a început operațiunea de descărcare a cimentului din magazii, cu două echipe de muncitori, care lucrează bine, dar prea încet. Agentul mi-a adus pavilionul național al țării Insulele Capului Verde și notice-urile acceptate.

În dimineața următoare la ora 5.00 am pescuit câțiva pești „toni” pe care i-am făcut saramură și i-am mâncat la prânz. De la Companie am primit o radiogramă în care îmi cere să le transmit viteza de deplasare a navei și principalii parametri ai motorului principal. Am discutat cu șeful mecanic, apoi am transmis cele solicitate.

Seara am făcut o plimbare în portul Mindeta și am constatat că este destul de mic, compus dintr-o singură dană în care pot acosta, în același timp, două nave de mărimea navei noastre și câteva dane mai mici pentru barcături și nave de dimensiuni reduse. Portul este protejat de furtună de diguri, iar în interiorul lui se execută lucrări de extindere și construirea altor noi dane.

Pe 3 octombrie agentul de protecție ne-a adus un telex prin care Compania ne anunță că trebuie să primim cinci butoaie de ulei de motor marca „Alexia 50”, dar agentul protector ne-a spus că firma are marca „GARD”. Am anunțat Compania, care ne-a aprobat cinci butoaie „GARD”.

La plecarea de la navă agentul a luat cu el un marinar, pe care l-a condus la un stomatolog. Pe la prânz

au fost aduși la bordul navei noastre doi turiști elvețieni, soț și soție, care au declarat că li s-au furat bagajele și banii. Ne-au cerut să-i luăm cu noi până la Praia, de unde vor căuta alte mijloace de transport cu care să se întoarcă în Elveția. I-am primit la bord, apoi am informat Compania despre aceasta.

Agentul de protecție mi-a spus că pe 04 oct. La ora 24.00 operațiunea de descărcarea a cimentului stabilit pentru portul Mindeta se va termina și vom pleca. M-a sfătuit să iau apă potabilă din Mindeta, deoarece la Praia va fi aproape imposibil să luăm. Am luat 150 tone apă pentru care am plătit cash 600 \$ conform facturii.

Pe 05 august 1995 am primit actele navei și ale mărfii predate și am plecat spre portul Praia, avându-i la bord pe cei doi turiști elvețieni. Descărcasem în portul Mindeta cantitatea de 2.583,85 tone de ciment.

Aflați în marș am transmis la Companie toate lucrările executate la bord, materialele consumate, precum și nota cu toate materialele necesare pentru viitor. După o oră de marș, șeful mecanic m-a anunțat că trebuie să oprim pentru a înlocui o țeavă de la turbină care s-a spart. Am stat în derivă trei ore, iar după repararea țevii am reluat deplasarea și am transmis avizările de 24 ore către cei interesați.

Echipajul făcuse curățenie în magaziile din care marfa fusese descărcată, scosese pe covertă mungiurile și spălase magaziile, pe care le pregătise pentru o nouă marfă.

Am mai mers vreo două ore și am intrat într-o zonă cu curenți de apă contrari, apoi ne-a luat în primire o furtună puternică, cu vânt de forța 7 pe scara Beaufort, suflând din N-Vest, care ridica valuri înalte, ce ne zgâlțâiau din toate părțile, balansându-ne cu 20° înclinare. Echipa de punte a strâns mungiurile de pe covertă pe care le-a amarat pentru a împiedica deplasarea lor în timpul

furtunii.

Pe la ora 2330 am reușit în sfârșit să ajungem în rada exterioară a portului PRAIA, unde am ancorat și am transmis imediat „Notice of Readiness” (notificarea de punere la dispoziția descărcătorului). Am făcut și un apel la serviciul de pilotaj, dar nu ne-a răspuns nimeni. Însă pe 07 oct. 1995 la ora 7.00 a sosit la bord pilotul, care nea introdus în port, unde am acostat până la lora 8.00. Imediat după acostarea navei, la bord au urcat agentul de protecție și controlul portuar, iar la ora 10.00 a venit echipa de muncitori care a început descărcarea cimentului.

Seara am făcut o plimbare prin port. Nu are prea multe dane, dar cele existente sunt dispuse în forma literei „L”, iar la descărcare pot încăpea doar trei nave de mărimea navei noastre. Cheul se află direct în mare, lipsindu-i digul de apărare, încât navele aflate în port, la descărcare, sunt adesea zgâlțâite de furtuni și le sunt rupte parâmele, precum și baloanele de acostare, iar uneori, din cauza frecării de cheu se produce chiar tăierea tablei bordajului.

În ziua de 09 oct. Pe la ora 1030 a acostat la cheu, lângă nava noastră, nava „Aut A. Manuel”, iar muncitorii au început să descarce marfa din nava noastră în aceasta din urmă, direct.

Nostromul nostru, care tocmai se întorsese de la magaziile din prova, m-a anunțat că lacătele acestora au fost sparte, însă a verificat și a constatat că nu lipsește nimic de acolo. Am pus de pază doi oameni din echipaj, care vor face supravegherea în ture.

Cei doi elvețieni mi-au spus că vor să coboare la Dakar, dar nu s-au interesat de o ocazie, care să-i transporte până acolo, ceea ce înseamnă că le este mai comod să călătorească cu noi în continuare.

Am observat că și la Praia muncitorii se folosesc de

cârlige pentru descărcarea sacilor, pe care îi rup sau îi scapă în apa mării. Le-am întocmit „scrisoare de protest”.

Pe 11 octombrie a venit la bord un medic, care a constatat că marinarul Enache Stângă este bolnav și l-a vaccinat împotriva febrei galbene, făcând mențiune despre aceasta și în carnetul lui de sănătate.

Compania ne-a transmis că după ce vom descărca cimentul la Praia, vom merge în portul Anvers, de unde vom încărca 2655 tone de minereu pentru Turcia, iar de acolo ne vom întoarce la Constanța și nava va intra în Șantierul Naval pentru reparații. Dl. din Grai Ștefan mă asigură că nava va fi reparată fie la Constanța, fie la Tulcea. A fost de acord să-i transportăm până la Anvers pe cei doi elvețieni, ceea ce i-a bucurat mult când le-am spus.

Tot dl. Ștefan mi-a spus că va veni la Anvers dl. Dinu, și că acolo ne va trimite suma de 30 - 35.000 \$, reprezentând indemnizația de străinătate pentru echipaj.

După amiază am fost în oraș cu agentul de protecție cu care am intrat într-un restaurant unde am servit „S.G.G. - Food” și o sticlă de tinto (mâncare și vin spaniol).

Sâmbăta care a urmat era 14 octombrie; la ora 17.00 s-a terminat operațiunea de descărcare. Muncitorii au strâns de prin magazii sau de pe covertă tot cimentul care fusese Împrăștiat și au recuperat mulți saci de ciment, încât pontajul a scos în evidență 300 saci în plus.

La orele 19.00 am primit toate actele, dar înainte de a părăsi portul s-a mai făcut o verificare pe navă pentru a nu rămâne undeva ascunși transfugi.

De la cheu am plecat fără pilot și, ieșind în largul mării am pus de drum spre Anvers.

Când am ajuns în largul Oceanului Atlantic, am fost întâmpinați cu ostilitate de un vânt potrivnic, care sufla din N-E, repezindu-se în prova navei cu forța 4 - 5 pe scara Beaufort și ridica valuri de 2 - 3 metri înălțime, care loveau sub bordaj, făcând să trepideze tot corpul metalic al

acesteia, la fiecare lovitură. Fiind fără încărcătură nava ieșea mai mult din apă, oferind vântului o suprafață velică mai mare, dar influența negativ și ținuta ei de drum (5 metri deasupra apei), ceea ce reducea și viteza ei de înaintare. Datorită ruliului haotic, balansarea ei i-a amețit pe pasagerii noștri elvețieni, care au suferit de rău de mare și au stat numai în pat pe timpul furtunii. Echipajul, însă, a fost obligat să curețe magaziile de ciment, apoi să le spele și să le pregătească pentru a primi o nouă marfă, și să scoată apa din santină.

Am transmis la Companie o radiogramă prin care am solicitat necesarul de alimente, apă, combustibili și materiale pentru întreținere, pe care să le primim la Anvers.

Când am ajuns în dreptul insulelor Canare, vremea s-a făcut frumoasă, a ieșit soarele și a crescut temperatura aerului.

Elvețienii au început să se miște pe covertă și atunci neam hotărât să-i botezăm, conform obiceiului marinăresc. Nava noastră merge cu viteza de 10 Nd., iar echipajul lucrează cu spor; i-am ajutat și eu câteva ore la vopsitul punții etalon și, beneficiind de căldura soarelui, am făcut plajă și baie cu apă sărată; echipa de punte a vopsit bărcile de salvare și gruiurile, iar cea de la mașini a îndreptat grilajele spiraiurilor pe care le-a și curățat și vopsit (sunt capacele de deasupra sălii mașinilor, prevăzute cu rame și geam pentru lumină. Pe vreme bună rămân deschise pentru a asigura și o ventilație corespunzătoare); alții repară manetele de la trombele de aerisire.

Vineri, 20 octombrie a fost tot o vreme cu soare, dar pe la ora 2100 s-a pornit, ca din senin, tot din N-E, un vânt rece, care reușea să agite apa oceanului și să ridice valuri suficient de puternice, care loveau ca niște ciocane sub bordaj, făcând să trepideze toată nava. Zbârnâitul tablei se combina cu balansul produs de raliu și devenise sâcâitor,

încât am schimbat direcția cu 40° spre tribord, în scopul de a mai reduce din balans, care putea să rupă toate instalațiile fixate pe navă.

Forepeak-ul era gol, totuși l-am balastat, deși avea câteva găuri prin care curgea apa, care ajungea în santină, de unde o scoatem cu pompele. Vântul și trepidațiile ne-au rupt o lampă de navigație de la pupa, care a căzut pe covertă împreună cu suportul în care era fixată; s-au luat măsuri de înlocuirea ei, deoarece s-a spart.

Spre seară a scăzut intensitatea vântului, valurile nu sau mai repezit cu forță în bordajul navei, iar viteza de marș a crescut.

De la Sindicatul Navigatorilor Liberi din portul Constanța ni s-a dat o radiogramă prin care ne-au fost aduse la cunoștință noile procente cu care au fost mărite indemnizațiile de străinătate și salariile. Tot echipajul s-a bucurat. A doua zi ne-a întâmpinat un soare blând, care ne zâmbea participând și el la bucuria noastră. Marea era aproape calmă iar viteza de marș a crescut la 11.5 Nd. Am profitat de acea vreme frumoasă și am oprit, rămânând în derivă, apoi am lăsat la apă bărcile de salvare pentru a le verifica și a face exerciții de abandon al navei în caz de pericol: incendiu, naufragii, etc. După aproape o oră de exerciții, ridicând bărcile la bord pentru a le pune la post în gruiuri, întinzătorul sârmei de la barca din tribord s-a rupt din sudură și s-a oprit la capătul gruiului. Ca să o punem la post ne-am chinuit aproape 3 ore, folosind palancuri (scripeți în tandem), după care a fost sudat suportul întinzătorului sârmei. La terminarea lucrărilor am cinstit echipajul cu 2 sticle whisky la masa de seară.

Am transmis avizările de cinci zile către cei interesați, iar la Companie am raportat și situația forepeak-ului, care este găurit și ne face probleme.

Și a doua zi a debutat cu vreme frumoasă, dar când s-a înnoptat, s-a pornit un vânt rece din S-E, care a crescut

treptat în intensitate, încât la ora 22.00 ajunsese la forța 8. Norocul nostru a fost că sufla din pupa, în cazul nostru, ajutându-ne în mers, deși îi simțeam balansarea puternică pentru că ridica valuri pe întinderea de apă.

De la Companie, dl. Vasile Ștefan ne comunică faptul că de la Anvers vom încărca 8.000 tone de zahăr pentru porturile turcești Mersin și Istanbul (nu minereu). După această discuție am transmis avizările de trei zile către cei interesați și am continuat voiajul.

În ziua de 24 octombrie trecusem de farul Fini stare și mergeam cu o viteză de 11 - 12 Nd., dar peste o oră vântul care sufla tot dinspre S-E a ajuns la forța 10 - 11 pe scara Beaufort, ridicând munți de apă în prova navei noastre, care lăsau în deplasarea lor hăuri ce se căscau spre adâncuri. Nava părea o jucărie în fața acestor valuri imense, care o ridicau pe creste, apoi o lăsau să cadă cu prova sub val în acele hăuri; pupa era săltată și ea de valul următor și o scotea din apă cu elicea și cârma, care-și pierdeau funcția în acele momente. Motorul suferea și el, turându-se în gol, apoi înecându-se în sarcină când elicea ajungea iar sub apă. Balansul provocat de ruluu și tangaj prelungite la nesfârșit a repetat dezastrul în cabinele echipajului, distrugând unele obiecte. La masa de prânz nu s-a putut mânca ciorba, mulțumindu-ne doar cu al doilea fel de mâncare; fiecare ținea o mână pe farfurie că să nu-i alunece de pe masă, iar unii mâncau ținând farfuria în mână. Vântul s-a mai domilit abia spre seară, când am intrat în Canalul Mânecii, dar la scurt timp s-a pornit o ploaie torențială, care nu s-a oprit toată noaptea și ne-a inundat Cabina de Comandă camera stației radio, careul ofițerilor, cabina mea și cabina brutarului.

Dimineața, în zori, ploaia s-a oprit așa cum a și început. Ne-am continuat drumul, iar echipa a reparat găurile și fisurile prin care s-a infiltrat apa de ploaie, iar după amiază a încercat fiecare să mai remedieze cât se poate stricăciunile pricinuite de furtună, în cabinele lor.

Ziua cerul a continuat să fie acoperit de nori, dar nu bătea vântul, însă când s-a lăsat noaptea, intensitatea vântului, care sufla din N-Vest, de această dată, a crescut la forța 5 – 6, aducând un aer foarte rece.

De la Companie ni s-au transmis cantitățile de combustibili pe care le putem lua când vom ajunge la Anvers.

La Wandelar am ajuns la ora 20.00 și am ancorat. Ne-am pregătit mai mulți să pescuim, dar în zadar am ținut undițele în apă, deoarece n-am prins nimic, peștele stând la fund din cauza vântului și a apei reci.

Nostromul m-a anunțat că tancul nr. 8 se umple cu apă singur, ceea ce înseamnă că este găurit undeva. Am luat măsuri să fie scoasă apa din el, apoi să găsim unde este spărtura.

Pe 26 octombrie a venit la Wandelar un pilot care, cu ajutorul a două remorchere de manevră ne-a introdus în ecluză, iar la ora 15.00 am reușit să acostăm la cheu, în dana de încărcare marfa din Anvers. Imediat după acostare, cei doi elvețieni au plecat în oraș de unde nu au mai revenit la bord, dar nici nu ne-au băgat în seamă când au coborât de pe navă. Despre mulțumiri în legătură cu transportul, masă, cazare, ce să mai vorbim. Am dat declarație pentru ei la Poliția de frontieră (Emigration).

Agentul de protecție din Anvers a venit la bord și a luat actele navei în vederea îndeplinirii tuturor formalităților portuare, după care ne-a dat suma de 35.000 \$ reprezentând indemnizația de străinătate pentru echipaj. La plecare acesta m-a anunțat că urmează să facem manevră pe parâme pentru ca seara să încărcăm zahăr, apoi vom fi mutați din dana 416, unde vom completa cantitatea necesară, tot zahăr, cu destinația port Mers în (Turcia).

Pe la ora 16.00 au sosit la bord dl. Dinu și shipshandlerul

Ramira cu care am discutat despre provizii, iar dl. Dinu ne-a spus că

Compania a stabilit ca nava să fie urcată pe doc la Bahrain și nu la Constanța sau Tulcea așa cum fusese stabilit inițial.

A doua zi în Anvers a plouat torențial și iar mi-a fost inundată cabina, dovadă că sudura a fost făcută superficial și au rămas găuri. A fost sudată din nou, după ce s-a oprit ploaia.

Mai târziu a urcat la bord agentul de protecție care mi-a spus că s-ar putea să încărcăm hrana pentru animale și alte mărfuri generale pentru Madras (India).

După prânz am sunat la Companie și am vorbit cu dl. Vasile Ștefan, care mi-a spus că vom încărca numai zahăr, dar să-l anunț pe încărcător că vom lua la bord doar 7.600 tone. Totuși încărcătorul insistă să luăm 8.000 tone, așa cum este prevăzut în actele întocmite, dar conform discuției cu dl. Ștefan, eu am refuzat. Drept protest, nava noastră a fost scoasă din dana 416 în 221, o dană pentru așteptare. O altă convorbire cu dl. Ștefan, care a aprobat imbarcarea întregii cantități, dar se pare că pe riscul meu. Pe durata încărcării întregii cantități de 8.000 tone de zahăr am avut un observator din echipaj pentru a evita nepotrivirile la pontaj și alte neplăceri. La aceeași dană de încărcare cu noi era acostată și nava românească „International 3” de lacare am primit patru sârme pentru utilajele de încărcare, împreună cu certificatele lor de garanție.

La bord am ambarcat 50 tone de motorină și uleiul care a fost adus, iar echipa de la mașini a înlocuit ferodoul de la vinciul ancorei din tribord.

După două zile de absență, dl. Dinu a sosit la bord și a adus un televizor pe care l-a pus la mine în cabină, spunându-mi să-l țin până la Constanța.

Tot în aceeași zi am primit materialele de întreținere

pentru navă: 360 kg. Vopsea, 100 kg. Miniu de plumb și unele componente electrice.

Mai târziu agentul de protecție ne-a adus alimentele și hărțile solicitate, iar echipajul a ambarcat 100 tone de apă potabilă.

Eu am mers în oraș și am cumpărat radioadaptor. Astăzi este 1

noiembrie 1995. La Anvers este sărbătoarea tuturor sfinților, dar afară a plouat toată ziua.

La 8.00 dimineața, în ziua următoare, nava noastră a fost mutată în dana 417, unde am predat Companiei „Stapper” trei butelii de oxigen.

A fost finalizată operațiunea de încărcare a zahărului, iar nava noastră a ajuns la pescajul de 8, 20 m la centru și 8, 50 m la pupa. Ne-am pregătit de plecare, iar dl. Dinu a plecat la hotel și urmează să se întoarcă la Constanța cu avionul.

La bord a sosit un pilot, care ne-a introdus în ecluză cu două remorchere, dar la ieșirea în mare s-a folosit un singur remorcher, cu toate remorcile navei noastre.

Întrucât s-a anunțat că urmează iar vreme rea, echipajul s-a îngrijit pentru fixarea capacelor magaziiilor și etanșarea lor cu bandă adezivă; la fel au fost verificate și asigurate capacele gurilor de aerisire.

La 03 noiembrie ora 1030 de la Waldemar am pus de drum spre Marea Mânecii. De îndată ce am ajuns în larg, ne-a luat în primire un vânt rece, care sufla din N-Vest travers din prova la tribord, încât nava a intrat în balans, înclinația a ajuns la 20°, iar valurile treceau peste parapet și măturau coverta. Fiind încărcată la limită, nava noastră intra des cu prova sub val. Am schimbat unghiul față de direcția din care veneau valurile și am reușit să ameliorăm loviturile lor în bordaj. În jurul orelor 15.00

vântul s-a mai domolit, înălțimea valurilor s-a redus și am revenit la direcția inițială de marș, iar viteza a crescut.

Am transmis avizările către cei interesați, iar la Compania I.M.T.T.S. Constanța am prezentat lista cu toate cheltuielile pe care le-am făcut la Anvers.

A doua zi era sâmbătă. Marea era liniștită, iar un soare generos, care lumina totul în jur, încălzise aerul, încât ne fazuse să uităm furtuna din ajun. Pe puntea etalon s-a oprit din zbor o bufniță, care părea obosită. Unii zic că bufnița e semn rău, dar nu-mi venea să cred, însă, la scurt timp după ce bufnița și-a reluat zborul peste mare, la mine a venit șeful mecanic, care m-a anunțat că s-a spart chiulasa la un piston și va trebui să oprim ca să se facă intervenția necesară. Astfel că am oprit, rămânând în derivă în mijlocul mării. Tot timpul ne-am rugat în gând să nu avem parte de furtună, deoarece fără motor, nava este o jucărie la voia valurilor, care o aduc paralel cu unda de val și o poate răsturna oricând. Reparația a durat între orele 1400 - 2200 și nu s-a întâmplat nimic rău, după care am pornit și ne-am continuat marșul fără probleme, toată noaptea. Dimineața, însă, ne-a întâmpinat, o zi mohorâtă, frig și un cer întunecat, iar peste o jumătate de oră am intrat într-o zonă bântuită de un vânt de forța 7 - 8 pe scara Beaufort, suflând din Sud-Est în prova navei noastre travers din babord. Valuri înalte treceau peste parapet și cădeau pe covertă spumegând, apoi se opreau în peretele cabinei de comandă în care bubuiau aproape permanent; cele care măturau coridoarele, trecând vijelioase pe lângă parapetii din borduri, rupeau apărătorile și clapetele de la gurile de aerisire.

Priveam neputincios dezastrul de pe punte și nu mai puteam controla nimic. Aveam o temere în suflet și în minte mi-a revenit primul meu voiaj în Marea Indiei cu nava „Ardeal” în 1956, când ne-a surprins o furtună asemănătoare; odată cu noi a fost surprinsă nava „Ardeal”, nava „Dimitrov”, (căreia valurile i-a ras toate suprastructurile de pe covertă) și o navă sub pavilion pakistanez, care a fost scufundată împreună cu tot

echipajul ei.

Valurile loveau cu ură în bordaj, de parcă marea era supărată pe noi. Priveam din cabina de comandă, unde mai erau ofițerii I și II punte și timonierul de cart aflat la timonă.

Eram profund îngrijorat. Am comandat să se schimbe unghiul de direcție de mai multe ori, deși eram conștient că părăsirea direcției stabilite inițial înseamnă mult timp pierdut, însă speram într-o ameliorare a forței valurilor care loveau nava din toate părțile. Furtuna a durat și până aproape de miezul nopții, apoi vântul s-a mai domolit și forța valurilor a scăzut. Când am ajuns în dreptul farului de la Finistere, marea aproape se liniștise. Am verificat starea mărfii, prilej cu care am constatat că intrase apă în magazia

H3; am tras-o cu pompele și o vreme am aerisit magazia.

Echipajul a reparat toate stricăciunile produse pe covertă de valuri: apărători, capace la gurile de aerisire, balustrade rupte, etc.

Aproape de ora 11.00 mecanicul șef, mă anunță că motorul trage din greu și trebuie să oprim pentru a fi curățat baleiajul la motorul principal. Am oprit și am rămas în derivă câteva ore după care am pornit, din nou, în marș.

Vremea s-a menținut frumoasă și în următoarele zile, iar nava a mers cu viteza constantă de 10 Nd.

Au fost deschise și capacele celorlalte magazii pentru a fi aerisită marfa, care se păstrase destul de bine în timpul furtunii.

După ce am trecut prin dreptul punctului St. Vicente, am transmis avizările necesare pentru cei interesați și, aducându-mi aminte că este 8 noiembrie, sărbătoarea celor care poartă numele de Mihail și Gavril, l-am sunat pe finul meu, Mihai, căruia i-am făcut cuvenite urări. Am avut

vreme frumoasă în continuare și în zilele care au urmat, menținând aceeași viteză de 10 Nd. și la 10 noiembrie pe la ora 21.00 am părăsit Oceanul Atlantic și am intrat în strâmtoarea Gibraltar, iar după ce am trecut de Maroc, am navigat pe lângă costa Algerului, ajutați de un curent prielnic, până la Capul Bon.

Toate zilele cât am traversat zona, vremea a fost însorită, iar echipajul a lucrat pe punte la rașchetat și vopsit coverta, și suprastructurile. M-am dezbrăcat și i-am ajutat și eu, folosindu-mă de vremea frumoasă, încât am vopsit și am făcut plajă și duș cu apă sărată, când mă încălzeam prea tare.

Pe 13 noiembrie am trecut de Capul Bon pe la ora 11.00 și am intrat într-o zonă cu cer acoperit și un aer greu, parcă norii pluteau aproape de suprafața mării, însă continuam să menținem viteza de 10 Nd, cu toate că din

Nord-Vest sufla un vânt din tribord, travers din pupa, dar era încă slab.

A doua zi, la 4.00 dimineța, am trecut și de Capul Passero, dar vremea frumoasă și marea liniștită ne-a permis să ajungem în apropiere de capul Maleea (Grecia) pe la ora 21.00, de unde am dat avizările de trei zile către cei interesați.

Începând de la intrarea în strâmtoarea Gibraltar și până când am ajuns în portul Mersin (Turcia), în toate zilele am avut o vreme frumoasă ca vara, deși ne aflam la început de noiembrie, încât echipajul a lucrat cu spor pe covertă și, concomitent a făcut plajă ca vara și dușuri cu apă sărată.

Zile la rând am ținut deschise capacele magaziiilor pentru a se aerisi marfa transportată; am avut și unele evenimente neplăcute, constând în spargerea unui furtun de presiune de la capace, care a împrăștiat ulei peste sacii de zahăr, pe care am fost nevoiți să-i curățăm. De asemenea, în alte magazine a căzut rugină de la capace

peste marfa.

Pe 17 noiembrie am primit o radiogramă de la Companie prin care dl. Ștefan îmi cere numele celor care vor să plece în concediul de odihnă. Voi discuta în acest scop cu fiecare membru al echipajului.

Am transmis avizările de 24 ore pentru agentul din portul Mersin, iar pe 18 noiembrie am ancorat în rada lui exterioară. Mersin este un orășel turcesc, aflat în apropierea insulei Cipru, dar portul este situat mai departe, în golf.

Agentul de protecție, SARK, ne-a anunțat telefonic că până luni nu vom primi intrarea în port.

Afară s-a lăsat frigul și a început să plouă, dar nu s-a oprit până luni. Am vrut să pescuim, dar nu am prins niciun pește. În așteptarea intrării în port, pe navă s-a instalat o stare de acalmie, poate și din cauza vremii închise și reci.

Marti pe la ora 16.00 agentul a luat, din nou, legătura cu mine și mi-a comunicat că abia joi se preconizează să fim introduși noi în port, deoarece la dana în care trebuia să intrăm noi, în prezent descarcă altă navă.

Când s-a limpezit cerul și am privit spre munții din jurul Mersinului, am aflat și cauza răcirii bruște a vremii: erau acoperiți de zăpadă, în rada exterioară a portului a sosit și nava românească „Focșani”, cu care am făcut schimb de informații. Venise pentru a se aproviziona cu combustibili, dar nu reușise să ia legătura cu nimeni și aștepta încă.

Joi, 23 noiembrie a venit o șalupă care a acostat lângă nava noastră, apoi au urcat la bord agentul SARK și cei de la controlul portuar, care au efectuat controlul de sosire, prilej cu care m-a anunțat dacă nu mai plouă, vineri va fi introdusă în port și nava noastră. Au urcat toți în șalupa cu care veniseră și au plecat.

Spre seară a ancorat aproape de noi și nava românească „Florești”, încărcată tot cu zahăr, dar din Franța.

Dimineața care a urmat am dispus să se verifice dacă a mai intrat apă în magazii, iar la sondarea din magazia nr. 3, s-a constatat că a intrat multă apă. După ce s-a căutat cauza, șeful mecanic a spus că apa provine de la țeava de drenaj care trece prin tancul nr. 8. Cu ajutorul pompelor a fost scoasă apa din santină, apoi am raportat incidentul conducerii Companiei.

Căpitanul secund dădăcește foarte mult echipajul, considerându-i pe toți niște nepricepuți, din care cauză a avut și unele replici nepotrivite din partea unora dintre ei.

I-am atras atenția că nu procedează bine, dimpotrivă ar trebui să și-i apropie. S-a supărat și mi-a spus că atunci când va ajunge în portul Constanța, va cere conducerii Companiei să fie schimbat pe o altă navă. Ce poți spune de un om țăfnos, care se supără din orice îi spui, în loc să accepte discuțiile principiale, care ar putea da roade, iar colaborarea noastră să meargă bine?

Nu mi se pare o comportare demnă de un om care aspiră la funcția de comandant de navă, având un astfel de caracter și grad de înțelegere a vieții pe mare.

Mai avem 18 tone de apă și cine știe când vom reuși să intrăm în port. Am dispus ca apa să fie economisită, și la chiuvete, iar de băut și spălat să se folosească cea care se aduce cu sticla.

Vremea este foarte frumoasă, ține cu noi, iar echipajul lucrează cu spor pe covertă; totodată capacele magaziiilor rămân permanent deschise pentru a se realiza acea ventilație naturală.

Abia pe data de 26 am fost anunțați să ne pregătim pentru intrarea în port, iar la ora 1630 a venit pilotul la noi la bord și, cu ajutorul a două remorchere de manevră, ne-a introdus în port unde am acostat în vederea descărcării

mărfii.

Agentul de protecție sosit la cheu, m-a anunțat că descărcarea celor 1.000 tone de zahăr va începe mâine dimineață, apoi nava va fi scoasă în rada exterioară.

La plecare, agentul a luat carnețel de marinar, promițând că le va aduce a doua zi, însoțite de P.A.S.-urile de intrare în port. I-am cerut să meargă cu mine la Agenție pentru a vorbi cu conducerea Companiei și să-l conducă pe bucătar la un stomatolog, dar a răspuns că este foarte ocupat și nu ne poate servi. Minte mult.

Echipajul a ambarcat la bord cantitatea de 100 tone de apă potabilă.

Pe 27 noiembrie echipele de muncitori au descărcat din magazine cantitatea de 1.000 tone zahăr, iar conform pontajului ținut de omul nostru rezultă că a fost predată întreaga cantitate. În actele primitorului, acesta și-a trecut mai puțin 82 de saci de zahăr, considerându-i lipsă, deși nu a putut dovedi cu notițele lor (nu aveau fișe de pontaj) și fișele noastre de pontaj, care erau corecte.

Tot astfel, primitorul a scris pe acte că 149 saci de zahăr au fost umezi și astfel am intrat în litigiu cu el, eu făcând remarca în act că „toată marfa a fost predată așa cum scrie în acel Manifest, care o însoțea, iar cei 149 de saci au fost umezi doar pe exterior, marfa nefiind atinsă de umezeală”.

Nemulțumit, primitorul mărfii a anunțat organele vamale, cărora le-a cerut să sigileze magazinele, după care nava noastră a fost scoasă în rada exterioară.

În timpul operațiunii de descărcare, s-a defectat un cranic pentru care am cerut aprobarea Companiei să fie reparat în șantier la Mersin, iar pe 1 dec. 1995 a sosit o șalupă care l-a luat și l-a dus la reparat.

Afară este foarte cald, 30° C ca vara și stăm în radă. Abia pe 03 decembrie 1995 la ora 620 a venit un pilot, care nea introdus, din nou, în port, însă dana se află în

exterior, astfel că pupa navei noastre a rămas în afara cheului. Echipa de muncitori a sosit la ora 930, lucrând cu o macara de cheu.

În ziua următoare, avansând cu scoaterea sacilor, au fost găsiți două rânduri dintre ei uzi, în sensul că apa pătrunsese în saci, topise zahărul, iar printre rândurile de saci plutea o zeamă de apă și zahăr. De această dată primitorul mărfii a venit să ceară arestarea navei, motivul fiind cei 82 saci pe care el îi considera lipsă. Am mers la telefon și l-am informat pe dl. Ștefan, care mi-a spus să aștept instrucțiunile prin intermediul agentului de protecție.

Am pus echipajul să mute sacii, făcând loc apei cu zahăr să se scurgă în santină, de unde să poată fi avacuată afară cu ajutorul pompelor din santină. A doua zi muncitorii au refuzat să scoată din magazii și sacii peste care căzuse rugină de pe capace.

De la Poliția Portului (Pand 1) a fost chemat un reprezentant, care mi-a spus că va încerca să rezolve conflictul în favoarea noastră, dar cum îi văd pe toți porniți împotriva noastră, nu mai cred nimic. A doua zi cei de la Pand 1 au venit din nou, au făcut niște fotografii, apoi m-au anunțat că urmează să sosească de la Tribunal un reprezentant care va evalua paguba, actele vor fi trimise la Londra de unde se va cere o serioasă de garanție, care va sosi luni sau marți.

Vorbind, din nou, cu cei de la Companie, mi s-a spus să nu semnez niciun act, decât în prezența reprezentantului Pand I. De asemenea, să nu le permitem să facă teste și la magistrală, existând posibilitatea să fi pătruns apa și în alte magazii.

Discutând cu agentul de protecție, acesta mi-a spus că primitorul celor 1.000 tone de zahăr pretinde 4500 \$ pentru ceea ce el consideră pagubă, și că nu va permite plecarea navei noastre din port până nu va primi banii.

Agentul era bolnav de gripă și am luat de la el gripa atât eu, cât și alți trei membri ai echipajului, respectiv: radiotelegrafistul, ajutorul mecanic și un motorist, iar peste două zile s-a îmbolnăvit de gripă și căpitanul secund.

În ceea ce mă privește am simțit gripa de pe data de 09 decembrie, cu dureri de cap, dureri în gât, dureri în piept, care m-au ținut în pat 24 ore, însă am luat penicilina „V”, faringosept, ampicilină, iar noaptea mi s-a făcut o frecție zdravănă și o baie fierbinte, care mi-au permis să părăsesc patul și să merg să mănânc. Gripa m-a stors de vlagă și mă simțeam mereu obosit și fără putere, iar capul îmi atârna greu.

Muncitorii au terminat operațiunea de descărcare a întregii mărfii pe 14 decembrie. Peste o oră a sosit pilotul, care ne-a scos în rada exterioară a portului, dar nu ni s-au eliberat actele navei și permisul de plecare, nava fiind considerată reținută. Stăm, deci, în radă, așteptând scrisoarea de garanție de la Londra care să ne scoată din acest litigiu neplăcut.

Lângă noi, ancorată în radă este și nava românească Seimeni, cu al cărui echipaj mai stăm de vorbă, dar nu prea putem sta pe covertă, vremea fiind rece.

Este 15 decembrie și vremea are justificare; pe la ora 10 a ieșit un soare galben, dar vântul s-a mai liniștit, iar marea este aproape calmă.

Am vorbit prin stație cu dl. Șefan, care mi-a comunicat că s-a intervenit la Clubul de la Londra, care a hotărât ca navei să i se dea drumul, iar când va ajunge la Istanbul, o comisie să facă inspecția magaziiilor și să constate cauzele.

Ascultându-l pe dl. Ștefan, mă gândeam la acea Inspecție specială care urma să verifice starea mărfii când vom ajunge la Istanbul. Magaziile fuseseră sigilate și eram îngrijorat pentru că nu știam câtă apă va fi pătruns și în celelalte magazine. Dacă s-ar fi repetat situația de la

magazia H3 paguba ar fi fost destul de mare, mai ales că în babord pupa și în santina blindată fusese găsită apă, semn că pereții tancurilor erau găuriți.

Toate zilele cât am stat în ancoră au fost călduroase, cu soare și un cer senin, iar marea era calmă. Echipajul a curățat magaziile din care a fost scoasă marfa, precum și coverta și ne pregăteam de plecare.

Abia pe 17 decembrie ora 17.00 ne-a vizitat agentul care mi-a adus actele navei, carnetele marinarilor „clearance” și „statement of facts” (istoricul încărcăturii), pe care primitorul mărfii făcuse următoarea mențiune: „Au fost 1041 saci, 147 s-au udat numai pe dinafară, fără să fi fost compromis conținutul lor, deci sunt în condiții bune”.

După plecarea agentului a fost pornit motorul și am pus de drum spre Istanbul. În timpul marșului am transmis avizările pentru cei interesați, inclusiv la Compania noastră din portul Constanța.

Înainte de a ajunge în strâmtoarea Dardanele, ne-a luat în primire un vânt destul de tare, care sufla din Nord-Vest, dar venind dinspre pupa, nu ne afectase deloc, permițându-ne să ne deplasăm cu viteza de 10 Nd, astfel că pe 21 decembrie am intrat în strâmtoare, iar peste patru ore navigam pe Marea Marmara, pe o vreme frumoasă. Am dat avizările de 24 ore către Istanbul și am continuat să mergem cu aceeași viteză.

Spre seară șeful mecanic a venit în cabina mea să mai stăm de vorbă; peste câteva minute a intrat și electricianul șef care m-a anunțat că s-a defectat girobusola, după ce mai înainte se defectase și compasul magnetic. „Nicio belea nu vine singură”, am spus eu.

Afară se întunecase și am început să navigăm la întâmplare, orientându-ne după farurile de pe mal și după navele dinaintea noastră, care mergeau în aceeași direcție.

Am fost nevoiți să reducem viteza și să sporim atenția, reușind să ajungem la Istanbul pe la ora 4: 30 și

acolo am ancorat. Lângă nava noastră a acostat o barjă cu combustibili, de la care am luat 100 tone combustibil greu și 50 tone ușor.

Dimineața am mers la Consulatul român din Istanbul pentru a prelungi certificatul de siguranță radio, iar când ne-am întors, am găsit la bord, agentul de protecție și pe cei de la controlul portuar. Agentul ne-a anunțat că vom fi introduși în port abia peste 10 zile.

După amiază a urcat la bord **shipshandler**ul, care ne-a luat comanda pentru alimente, urmând să ni le aducă a doua zi; am comandat numai strictul necesar, deoarece în Istanbul alimentele sunt mai scumpe decât în alte porturi. După cele ce ne spusese agentul, era limpede că vom petrece aici sărbătorile de Crăciun și de Anul Nou.

În ziua de 23 decembrie, chiar din zorii zilei ne-a luat în primire un vânt sâcâitor, care sufla din Nord-Est, iar pe la ora 10 s-a întetit, obligându-ne să mai lansăm la apă încă o cheie de lanț de ancoră (avem deja cinci chei).

Pe la ora 15.00 ne-au sosit alimentele, din care am ales ce am considerat bun, refuzându-le pe cele prea scumpe și sub standardul de calitate și gramaj.

Mai târziu a trecut pe lângă noi nava românească „Florești”, care ne-a salutat. Echipajul spune că merge la Constanța. Începusem să-i invidiez pentru norocul lor de a-și petrece sărbătorile acasă, cu familia și cu prietenii, pe când noi aici, vom sta tot singuri, fiind obligați să dăm socoteala și Inspecției care urmează să ne viziteze cât de curând.

A doua zi vântul a crescut în intensitate și a început să împingă nava într-o parte, iar ancora a pornit să „grăpeze” (să alunece pe solul de fund); am pornit motorul și am mutat nava mai spre sud cu două mile marine, apoi am lansat ancora cu șase chei de lanț, care și-a înfipt brațele în sol tare.

Neprimind niciun semnal de la Companie, i-am apelat

noi și le-am urat „sărbători fericite!” La fel am procedat și cu familiile și prietenii noștri.

Ziua de Crăciun a fost frumoasă, încă am sărbătorit-o și noi în „familia de la bord”, cu ce am putut și ce am avut atunci la bord. Bucătarul a făcut sarmale în foi de varză acră, ciorbă de perișoare, mămăligă, iar de băut am avut două sticle cu wiscky și cinci litri de vin.

Am primit telefon de la soția mea, Aurora, care m-a întrebat dacă vin de sărbători acasă și mi-a urat „sănătate

Și sărbători fericite!”

Pe 28 decembrie la ora 930 m-a sunat agentul de protecție, care m-a anunțat că poate fi introdusă în port nava, cu condiția să merg până la dig fără pilot. Am acceptat și a fost pornit motorul, am virat ancora și am mers până la dig unde ne aștepta pilotul, care, ajutat de un singur remorcher, a introdus nava la cheu, unde am acostat. În timpul manevrării, însă, trecând pe lângă o altă navă, ne-a împins vântul și curentul apei, încât cele două nave s-au lipit între ele în dreptul cuplului maestru (centru), fiind nevoie de o nouă manevră pentru a ne aduce în poziția paralelă cu cheul, evitând abordajul.

După ce am acostat, a sosit la bord agentul de protecție, care ne-a spus că descărcarea o va face o singură echipă de muncitori și este posibil să dureze până pe data de 03 ianuarie 1996. „D-le, dumneata îmi aduci numai vești triste!”, i-am spus. „N-am ce face, asta e situația”, a răspuns el, râzând. „Dumneata ești ghinionist”.

Am dat o radiogramă la Companie și am explicat situația. Compania mi-a cerut să-i trimit un fax cu istoricul descărcării mărfii în portul Mers în iar în final m-a anunțat că ne va trimite 10.000 \$ indemnizația de străinătate pentru echipaj și 500 \$ supliment pentru alimente. Mi-a cerut o listă cu soțiile care vor să meargă la navă în Istanbul, iar pe membrii echipajului să-i întreb dacă vrea cineva să fie înlocuit, ca să le trimită schimbul. Inițial

nimeni n-a dorit să i se trimită schimb, apoi doi dintre ei au solicitat schimbul.

Două soții au venit cu trenul la Istanbul pe 30 decembrie, dar soția mea, Aurora, nu a sosit în ajunul Anului Nou cu autobuzul, având parte și de unele peripeții și voi arăta de ce.

Operațiunea de descărcare a zahărului se derula destul de încet, primitorul având pontatori de la Poliția portului; am pus și eu doi pontatori din echipaj, care au notat toate autocamioanele, cu nr. de înmatriculare și numărul sacilor din fiecare camion.

A doua zi au sosit la bord agentul de protecție, care nea adus indemnizația de străinătate, apoi și **shipshandlerul** care ne-a luat comanda pentru alimente; în următoarea zi, pe la ora zece și jumătate, alimentele cerute ne-au fost aduse la bord, împreună cu nouă hărți pe care eu le comandasem, dar numai două „Notice to marines” (aviz pentru navigatori).

În portul Istanbul a plouat câteva zile, care ne-a încomandat și a sâcâit echipele de descărcători, dar pe data de 31 decembrie ploaia a stat, soarele și-a făcut apariția pe cer și s-a încălzit atmosfera.

Împreună cu alți colegi am plecat în oraș pentru a ne aproviziona cu bere, vin și alte băuturi pentru noaptea de revelion. Eu am dat și un telefon acasă și văd dacă Aurora a plecat. Nu plecase încă, abia pe 02 ianuarie 1996 urma să plece. I-am spus că o aștept.

La ora 21.00 toate pregătirile pentru masa de revelion fuseseră terminate și echipajul și cele două soții s-au așezat la masă, acesta fiind bine asortată: am avut ordeuvre, slată de beof, sarmale, friptură de porc și de vită, **whisky**, bere, vin, suficient pentru fiecare, încât toți s-au distrat în liniște până la ora 24.00.

Ne-am urat „La mulți ani!” și „Un an nou fericit!”, după care am ciocnit, am băut, apoi am plecat la culcare,

cu excepția unora care au rămas la masă până la ora șase dimineața.

Pe 1 și 2 ianuarie 1996 a plouat din nou, în loc să ningă. Echipa de muncitori a venit la lucru, dar n-a reușit să încarce decât patru autocamioane, când ploaia slăbea.

Aurora a reușit să ajungă cu autocarul în autogara din Istanbul abia pe data de 03 ianuarie 1996 la ora trei dimineața și a așteptat în autogară până a doua zi obosită, înghețată și enervată de toate cele întâmplare. A stat cu mine la navă 15 zile, după care am condus-o la autogară și a plecat la Constanța.

Pentru viza fiecărei persoane (soții) care a urcat la bord am plătit 20 \$ și alți 20 \$ pentru viza de debarcare, deoarece nu continuau călătoria cu nava.

Pe data de 05 ianuarie soțiile celor doi colegi au plecat la

Constanța, iar Aurora a rămas și am fost de mai multe ori cu ea în oraș, unde am vizizat bazarul.

După mai multe zile posomorâte, pe 06 ianuarie 1996 vremea a fost mai blândă, permițând echipelor de muncitori să descarce 700 tone de zahăr, iar în zilele următoare a strălucit soarele pe cer.

Directorul de la Pand 1 sosit la bordul navei, m-a întrebat: „pe unde a intrat apa în magazii?” I-am răspuns că nu știu încă.

Pe la prânz a sosit și agentul de protecție căruia i-am cerut să ne aducă apă, iar shipshandlerului i-am dat comanda pentru alimente. Apa a sosit a doua zi, dar alimentele după alte două zile, încât o zi am răbdut toți de foame, fiind obligat să trimit bucătarul și alți colegi în târg, de unde am cumpărat alimente în valoare de 652 \$, pe care i-am plătit cash.

În ziua de 16 ianuarie iar am avut parte de ploaie, care, spre seară s-a transformat în zăpadă.

Pe 18 ianuarie am depus „protest de mare” privind

spargerea chiulasei la motorul principal, pistonul 3.

A doua zi, pe la ora 18.00 s-a terminat descărcarea întregii cantități de zahăr, apoi am primit actele navei și ale mărfii pe care ni le-a adus agentul și, cu pilot la bord, am fost scoși în rada exterioară a portului Istanbul. Ar fi trebuit să plecăm din radă, dar serviciul de pilotaj ne-a avertizat că strâmtoarea Bosfor este închisă.

Mecanicul șef m-a anunțat că are o problemă la motorul principal: în timpul manevrei de ieșire din port s-a spart chiulasa la pistonul nr. 2, care va trebui înlocuită. În timp ce echipa de mașini înlocuia chiulasa spartă, eu am întocmit „protest de mare” și pentru acest incident nedorit, despre care am informat imediat Compania.

Dimineața am solicitat pilot la bord, care a sosit pe la orele 1030 și ne-a trecut prin strâmtoarea Bosfor, de unde am pus de drum spre Constanța și am apelat Compania, căreia i-am transmis toate cheltuielile pe care le-am făcut la Istanbul, prin telex.

Echipajul se ocupă de curățenia pe navă, în magazii și pe covertă, pe care le-a și spălat.

De la NOR-Anvers, printr-un telex, am primit instrucțiuni să mergem la Novorossiisk pentru a încărca marfa care este pregătită.

Întrebând Compania, acesta ne-a confirmat comanda și n-am mai mers la Constanța, ci am continuat voiajul spre Navorosisk, în rada căruia exterioară am ancorat pe data de 21 ianuarie 1996 ora 23.00. În ziua următoare la ora 15.00 s-a prezentat pilotul, care ne-a introdus în port. Imediat după acostarea la cheu, au urcat la bord agentul de protecție și cei de la controlul portuar, care au verificat toate încăperile navei.

Agentul mi-a adus o notiță de la navlositor, în care se menționa că după încărcarea mărfii din portul Novosibirsk vom merge în portul Burgas (Bulgaria) de unde vom încărca role de cablu electric. Marfa fiind grea și dificilă

pentru transportul pe apă, este nevoie să întocmesc un cargoplan, ceea ce am și făcut, dar a doua zi când i l-am prezentat charterului (încărcătorului), am avut multe discuții, acesta dorind ca marfa de tonaj greu să fie cât mai deasupra dacă se poate, chiar pe covertă pentru a fi descărcată prima. Nu am fost de acord întrecând încălca normele de navigație și prezintă risc în caz de furtună.

Am luat legătura cu dl. Ștefan, iar acesta mi-a spus că s-ar putea ca din portul Constanța să mai luăm la bord o cantitate de cherestea, deci, să mergem la Burgas de unde să încărcăm rolele, după care să revenim la Constanța peștru cherestea.

Pe 23 ian. s-a terminat operațiunea de încărcare a mărfii de la Novorosisc, am primit actele mărfii și pilot la bord care ne-a scos în mare și am pus de drum spre Burgas, după care am transmis avizările de 48 ore pentru cei interesați. Marea era liniștită. Mergând cu viteza de 11 Nd., am ajuns în rada exterioară a portului Burgas pe 25 ian. orele 5.00 dimineța, unde am ancorat.

A doua zi pe la ora 10.00 am intrat în port și peste o jumătate de oră a început încărcarea unor role de cablu electric în greutate de 15 tone fiecare, pe care le-am aranjat pe câte cinci rânduri, în tribord și alte cinci rânduri în babord, iar spațiile libere rămase între cele două grupuri de rânduri au fost umplute cu zinc pentru stabilitatea mărfii în caz de furtună.

Agentul de protecție a trecut pe la noi la întrearea în port, apoi când am terminat de încărcat marfa, pe 28.01.96, când ne-a adus actele navei și ale mărfii, respectiv „mate's receipt” și conosamentele care fuseseră semnate și parafate. Luasem 3.000 tone.

Pe la ora 1730 am primit pilot la bord care ne-a scos în rada exterioară a portului Burgas unde am ancorat ca echipajul să poată asigura capacele magaziiilor și să le etanșeze cu bandă adezivă. În radă sufla tare vântul și se

făcuse frig, dar am rezistat până la ora 22.00 când toate au fost puse în ordine și am pus de drum spre Constanța. Se anunțase vreme rea pe Marea Neagră, iar după ce am transmis avizările către cei interesați, am început să ne luptăm cu furtuna provocată de un vânt de forța 7 care sufla din

Nord-Est și care ne-a balansat toată ziua și toată noaptea, numai în tangaj și ruliu. Când mai aveam vreo două ore de mers până la Constanța, în dimineața zilei de 30 ianuarie 1996, marea s-a liniștit, vântul a scăzut brusc și cerul s-a limpezit.

Pe cer a apărut un soare strălucitor, care ne încălzea coverta. Echipajul a deschis capacele magaziiilor pentru a ieși acel miros specific de p.v.c. și rășină și a se aerisi magazinele. Navigăm cu viteza de 10 Nd. pe o mare calmă și am transmis la pilotajul port Constanța că ne apropiem de port. Am primit pilot la bord, care ne-a introdus la dana în care am încărcat o cantitate de cherestea, iar peste trei zile, cu pilot la bord, am ieșit în dana exterioară pentru a ne îndrepta spre portul Damietta (Egipt). Nava noastră „International 5”, n-a avut parte de reparație în șantier nici de această dată.

XII

De la Constanța la Damietta

Pregătirea în vederea plecării în voiaj nu a fost prea sofisticată, deoarece aprovizionarea cu alimente și combustibili, ca și cu apă potabilă, s-a făcut într-o singură zi. Plecam cu același echipaj și sperăm să ne întoarcem până la Paște, dar pe mare nu se știe niciodată ce schimbări pot interveni.

După ce am primit toate actele navei și mărfii, la bord a urcat controlul portuar, iar la ora 1: 00 am primit pilot la bord, care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre Bosfor.

A doua zi pe la ora 22.00 treceam prin strâmtoarea

Bosfor, iar peste alte 24 ore am ajuns în apropierea strâmtorii Dardanele, unde am ancorat deoarece trecerea fusese suspendată pentru două zile. Echipajul a coborât de la bord și am mers în portul Dardanele, de unde am cumpărat diferite obiecte pe care urma să le comercializăm prin alte porturi, aici fiind ieftine.

Când s-a deschis trecerea și am trecut în Marea Egee, ne-a întâmpinat o vreme frumoasă, soare, o mare liniștită și am putut merge cu viteza de 10, 5 Nd. și cu 114 rotații/minut la elice.

Trecuse abia o oră de marș de când pusesem de drum spre Damietta (Egipt) și, după ce am ocolit Capul Baba, apoi insula Militene prin vest, mecanicul șef m-a anunțat că s-a defectat valvula de pornire, care refuza să mai funcționeze și trebuie să oprim pentru a o repara.

Am rămas în derivă câteva ore până s-a remediat defecțiunea la motor; între timp s-a descoperit că un boit de la capacul magaziei H3 s-a desfăcut din sudură, împreună cu suportul de prindere, necesitând să fie sudate și asigurate. Echipa de punte a continuat cu vopsirea capacelor la magaziile de marfa, apoi a uns fluturii de prindere și fixare a capacelor.

Ajutorul mecanic a schimbat yala de la Casa de bani, precum și pe cea de la ușa cabinei mele, apoi a fixat bine pe postament casa de bani în dormitorul meu. Mai târziu, ajutat de un alt coleg, a revizuit cralicele de la bord.

Într-una din zile brutarul, care îndeplinește și funcția de ospătar, s-a îmbătat și seara nu ne-a mai pregătit masa, fiind nevoiți să mergem la bucătărie și să ne luăm fiecare hrana. L-am sancționat și l-am avertizat că îl voi debarca la prima abatere.

Călătoria noastră a decurs bine, fără alte evenimente și am ajuns în rada exterioară a portului Damietta dimineața la ora 2.00 unde am ancorat. Când s-a luminat de ziuă, dinspre Nord-Est a început să sufle un vânt rece,

care ne-a balansat câteva zile, până când am primit pilot care ne-a introdus în port unde am acostat. Întrucât nu primisem conosamentele, am luat legătura cu dl. director general Ștefan, care m-a anunțat că acestea vor mai întârzia puțin, dar pot începe operațiunea de descărcare a mărfii, întrucât există scrisoare de garanție din partea primitorului mărfii respective.

Echipajul navei este harnic, întrucât aceasta este mai bine întreținută decât „International 2”. De asemenea, este dotată cu ejector și pompă submersibilă pentru scoaterea apei din santină.

Afară vremea s-a îmbunătățit, un soare cald și plăcut de o adevărată primăvară se plimbă pe cer, iar noi așteptăm să se înceapă descărcarea.

Agentul de protecție a venit la bord, însoțit și de autoritățile de control, care sunt niște „cerșetori” și n-au plecat de la navă până când nu le-am dat 17 cartoane de țigări.

Descărcarea a început peste două săptămâni, abia după ce a sosit reeprezentantul navlositorului, dar au fost multe zile în care echipele de muncitori au refuzat să lucreze.

Într-o zi am vrut să mergem să vizităm piramidele din Cairo, dar nu ni s-a aprobat, motivându-se existența teroriștilor în zonă și nu ne poate asigura securitatea. Împreună cu căpitanul am mers și ne-am plimbat prin port. Cei mai tineri au jucat fotbal cu echipajul unei nave turcești, care era acostată la cheu.

Muncitorii portuari au avut sărbătorile lor religioase-Bayeram-astfel că toată perioada cât a ținut acesta, nu sau prezentat la lucru. Echipajul, însă, a rașchetat, a reparat, a sudat table, apărători, guri de aerisire, fluturi la capacele de magazii și a vopsit peste tot unde a fost nevoie.

A sosit la bord și **shipshandler**ul Abdul Latif, care ne-a adus 35 kg. de fructe și niște benzi de „Musca-Mor”,

pentru combaterea muștelor care ne sâcâie toată ziua, fiind în număr foarte mare aici.

Am transmis la Companie un telex cu toate lucrările executate de echipaj la bordul navei.

Dinspre deșert suflă un vânt fierbinte, care aduce peste port un nisip fin, înecăcios, care ne obligă stăm în cabine, abia spre seară încetează.

Sunt îngrijorat pentru că nu știu dacă vom lua alt navlu, când vom pleca de aici și anume de unde pentru că știind unde vom merge, voi putea procura și hărțile necesare, pe când dacă părăsim portul nu voi mai avea de unde să le procur.

În sfârșit, muncitorii s-au prezentat la lucru, dar manevrează neglijent vinciurile crainicelor, pe care le bruschează sau încarcă coțada peste capacitatea ei, apoi o lovesc de balustradă și rup apărătorile cu ea. Au defectat, deja, două cranice și au rupt talpa celui de la H3. Le-am făcut fotografii la toate utilajele defectate și am întocmit „scrisoare de protest” în acest caz.

Întrucât vremea a fost frumoasă în toate zilele, am ajutat și eu la vopsit pe covertă, timp în care am supravegheat și operațiunea de descărcare a mărfurilor, prilej cu care am făcut duș cu apă sărată și plajă.

La data de 07 mai 1996 a sosit la bord agentul firmei „Menfis”, care ne-a adus actele navei și permisul de plecare, iar la ora 1530 a sosit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului Damietta. În timpul manevrelor s-a defectat pompa nr. 1 dinspre tribord, care a blocat cârma. Incidentul mi-a creat mari emoții, putându-ne produce abordaj, însă totul a fost remediat în scurt timp, iar manevra n-a avut de suferit.

Am ancorat în radă, în așteptarea răspunsului Companiei în legătură cu navlul, dar acesta întârzia. Echipajul a tăiat pereții la cabinele echipajului aflate sub punte, pe care apoi le-a sudat și le-a captușit după ce le-a

vopsit apoi a scos pe punte mingiurile și le-a amarat pentru caz de furtună. S-a făcut curățenie pe punte și în toate magazinele, pregătindu-le să primească o eventuală marfă. O parte din echipaj a reparat chiuvetele și la w.c. - un.

Văzând că răspunsul Companiei întârzie, i-am apelat eu. Dispoziția Companiei a fost să ne întoarcem la Constanța fără marfă, urmând să încărcăm ciment pentru Insulele Capului Verde. Astfel că pe 10 mai 1996 la orele 14.00, am ridicat ancora și am pus de drum spre Constanța, după care am transmis avizările necesare pentru cei interesați. Motorul merge destul de bine și viteza se menține constant la 12 Nd.

Pe data de 13 mai la ora 9.00 am intrat în strâmtoarea Dardanele, dar pentru că agentul de protecție ne-a spus că nu ni se face control, am traversat Marea Marmara și am ajuns la Bosfor, de unde am trecut în Marea Neagră.

În toate aceste zile am avut vreme frumoasă, astfel că pe 16 mai ora 2.00 dimineața am ancorat în rada exterioară a portului Constanța.

XIII

De la Constanța în Insulele Capului Verde

După ce nava a fost adusă în port, a fost acostată în dana din Agigea-Sud, unde a fost organizat serviciul la bord, iar restul echipajului a fost lăsat liber să plece acasă. Luni, 20 mai 1996 urma să înceapă încărcarea cantității de 8.000 tone ciment pentru Insulele Capului

Verde. M-am prezentat la bord și am stabilit serviciul de supraveghere a încărcăturii, pentru a avea evidența exactă a mărfii. Cimentul era adus de la fabrica din Medgidia, cu barjele, pe canalul Dunăre-Marea Neagră. Pe data de 23 mai marfă fusese adusă toată la bord, sacii stivuiți în magazine, capacele metalice închise, asigurate cu fluturii de fixare, apoi etanșate cu bandă adezivă. Echipajul

a fost prezent la navă la prima oră, fiind pregătit pentru plecarea în voiaj.

După ce a fost făcut controlul din partea organelor portuare, am primit documentele navei și, la ora 18.00 a urcat la bord pilotul care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a scos în larg. După debarcarea pilotului am pus de drum spre Bosfor, iar a doua zi la ora 14.00 ancoram în rada exterioară la Istanbul. Trebuia să luăm combustibili și am așteptat în ancoră sosirea barjei. În timpul îmbarcării la bord a combustibililor, datorită neglijenței celui de la barjă, cât și a omului nostru de la bord, tancul s-a umplut și a dat pe dinafară, iar combustibilul a murdărit coverta și bordajul navei, o parte ajungând în mare, făcând o pată de petrol pe 500 m. lungime. Au sosit autoritățile portuare care ne-au întocmit proces-verbal de amendă pentru poluare, fixând amenda la 24 milioane de lire turcești. Echipajul a curățat repede coverta și bordajul pe unde s-a scurs combustibilul, apoi am informat Compania despre incident, după aceea agentul de protecție ne-a adus vestea că putem pleca, deoarece Compania noastră a plătit amenda. Mai târziu când am discutat despre acest incident cu mecanicul șef, acesta mi-a explicat că motoristul nostru a observat că s-a umplut tancul și a strigat la omul din barjă, care nu mai era la valvă și atunci a coborât el în barjă și a închis valvula, dar combustibilul se scursese pe covertă, apoi în mare.

Totuși eu am întocmit „protest de mare”, cu explicațiile corespunzătoare, după ce am pornit spre Dardanele.

După masa de seară nostromul, împreună cu brutarul și marinarul Movilă și motoristul Roșculeț, au băut până sau îmbătat, m-a informat căpitanul. I-am lăsat până a doua zi, când voi face cercetare pentru a lua măsurile ce se impun în acest caz.

În dreptul punctului Kanacale am redus viteza pentru ca echipajul să facă „export”, apoi după două ore am ieșit din strâmtoarea Dardanele, în Marea Egee, unde ne-a întâmpinat o vreme frumoasă.

Astăzi este 1 iunie 1996 – ziua copilului. Pe la ora 830 am trecut prin dreptul punctului Maleea, iar după patru ore de marș am trecut prin dreptul punctului Matapan. Echipajul lucrează pe covertă la vopsitul suprastructurilor; i-am ajutat și eu la vopsit, pentru a profita de razele calde ale soarelui și pentru a face plajă. Navigăm cu viteza de 10 Nd. și 112 rotații/ minut la elice, iar la ora 13.00 întrerupem lucru o oră pentru masa de prânz. Bucătarul nostru pregătește mâncăruri bune și gustoase și tot echipajul este mulțumit.

După două zile de mers, pe la ora 23.00 am trecut de farul de la Passero (sudul Siciliei), îndreptându-ne spre strâmtoarea Gibraltar. Ne-am întâlnit cu nava românească „International 3”, de la aceeași Comp. Conav, care se întorcea încărcată cu zahăr din Anvers, urmând să descarce în Turcia, apoi în portul Constanța.

Primim radiogramă de la Compania noastră, prin care ni se precizează că marfa va fi descărcată la PRAIA, aparținând de țara Insulele Capului Verde.

Continuăm să mergem cu viteza de 10 – 11 Nd., apoi am transmis avizările necesare către cei interesați.

Între Alger și Oran, în zorii zilei de 04 iunie 96, ne-a luat în primire un vânt rece, care sufla din Vest-N. Vest, intensificându-se în scurt timp și a început să ridice valuri înalte, care treceau peste parapetul din tribord, măturând coverta navei. Loviturile ca de berbece date în bordaj, îl făceau să trepideze, iar unele părți zbârnâiau. Balansul creștea cu fiecare minut care trecea și, treptat, ruliul a devenit chiar nesuferit. Abia spre seară vântul s-a mai domolit, valurile au mai scăzut în înălțime și în forță, iar balansul a devenit mai suportabil și așa am navigat toată

noaptea.

Dimineața am trecut de Oran și vremea a devenit plăcută; a ieșit soarele pe cer, care trimitea razele lui calde spre pământ, încălzind și nava noastră, care ne ademenea să facem plajă. Marea era liniștită, dar pe măsură ce înaintăm spre Ceuta, am dat de o vaporăție lăptoasă, în straturi, ce plutea pe deasupra mării, împiedicând vizibilitatea. În jurul orei 15.00 am ieșit din zona cu vaporăție și echipajul și-a reluat lucrul la bărcile de salvare și parapetul din babord, pe care le vopsea.

La ora 21.00 șeful mecanic mi-a cerut să oprim, deoarece a luat foc baleiajul la motor. Am oprit aproape o oră, rămânând în derivă, după care am reluat mersul.

Sunt anunțat că avem doi bolnavi la bord: strungarul, care a răcit și ajutorul mecanic, care spune că îl doare tare în partea dreaptă, probabil apendicele.

În dimineața zilei de 07 iunie trecem prin strâmtoarea Gibraltar pe o vreme rar întâlnită în această zonă: o temperatură scăzută însoțită de o pâclă deasă, care reduce mult vizibilitatea, dar continuăm să înaintăm prudent, folosindu-ne de radar. După aproape cinci ore de mers, pe la ora 12.00, trecem de punctul numit Espartel și intrăm în plin Ocean Atlantic. Dar Oceanul ne primește neprietenos, cu un vânt puternic care suflă dinspre Nord-Vest și o hulă de fund care răscolește tot oceanul; furtuna ne-a însoțit câteva zile în șir, fiind mai dezlănțuită pe timp de noapte. Datorită faptului că noi navigam spre Sud, vântul, care sufla din pupa, ne avantaja la viteza de deplasare, dar nu ne scăpa de ruliu și tangaj.

Am transmis la Companie faptul că am oameni bolnavi la bord, după care am transmis avizările către cei interesați. Ofițerul II punte mă anunță că s-a rupt sârma de acționare a sirenei navei, care era prinsă de partea interioară a coșului de evacuare a fumului de la mașini și nu avem o altă sârmă de rezervă; a fost înlocuită cu o

sârmă cu care lucrează R.T.G. pe navă. Furtuna ne face greutăți la montare.

De la AGENAV PRAIA suntem atenționați că la sosirea noastră în port, vom descărca marfa în altă navă, 750 tone din întreaga cantitate.

Echipajul lucrează pe covertă, o parte la gruiul bărcii din tribord, iar o altă parte la scara lungă de pilot, întâmpinând dificultăți din cauza furtunii și a mării destul de agitate. Situația s-a mai îmbunătățit când am ajuns la adăpostul insulei Fuerteventura, apoi al insulei

Lanzarote, aflate în Oceanul Atlantic, la vest de Coasta Africii, înainte de a ajunge în Insulele Capului Verde.

În jurul orei 1.00 am avut iar probleme la motor și timp de 40 minute pe navă a fost „Blackout” (beznă). Toate aparatele care folosesc curent de 24 volți au fost oprite, mai puțin girocompasul. Avaria s-a remediat și am pornit iar la drum, cu o viteză de 10 - 11 Nd., ajutați și de vânt și de curentul de apă.

După ce am transmis avizările de 5 zile către cei interesați, am vizionat la televizor meciurile de fotbal: Spania-Bulgaria (1 - 1); Germania-Cehia (2-0); Danemarca-Portugalia (1 - 1).

Vremea se menține închisă, chiar urâtă și în zilele următoare: începând cu 10 iunie și pe covertă urcă valurile la fiecare rafală de vânt mai puternică.

La T.V. am văzut meciul de fotbal dintre Franța și România. Mi-a părut rău că România a pierdut eu l-o.

Am transmis avizările de trei zile către cei interesați. O radiogramă de la „Romiine”, ne cere să facem mențiunea următoare pe toate hărțile, lângă ștampilă: „Only on behalf of barebout charter's”.

La 13 iunie 1996 în jurul orei 21.00, după ce toată ziua ne-a sâcâit prezența unui vânt de N'Est, am ajuns în rada exterioară a portului PRAIA. I-am contactat prin

radio, dar n-a răspuns nimeni și am ales să dăm notice-ul de sosire, după care am pescuit, dar după două ore, am prins doar o singură cambulă.

Dimineața a sosit pilot la bord, care, într-o oră și jumătate ne-a introdus în port și am acostat la cheu. După acostare au sosit la bord agentul de protecție și organele controlului portuar, iar peste două ore a sosit și echipa de muncitori care a început să lucreze.

La câteva minute a acostat lângă noi nava „AUT AMANUELE”, în care a fost transbordată cantitatea de 750 tone ciment și a doua zi acesta a plecat din port.

Pe 14 iunie pe la ora 18.00 am plecat să mă plimb pe jos împreună cu șeful mecanic și șeful de echipaj; am ajuns până la aeroportul din localitate.

Deși au trecut douăzeci de zile de când am plecat din țară, tot nu am reușit să mă înțeleg cu șeful de echipaj, care este superficial în muncă și nu se pricepe să organizeze munca celorlalți pe punte, iar dacă am încercat să-l sfătuiesc cum ar fi mai bine să procedeze, se dovedește recalcitrant și susține că el știe totul și nu mai acceptă sfatul nimănui.

Pe la ora 11.00 nava noastră a fost scoasă de la dană pentru a fi introdusă o navă-container cu urgențe, urmând să revenim la cheu în ziua următoare.

După mai multe zile de absență, pe 15 iunie orele 1630 a sosit la bord agentul nostru de protecție, care mi-a spus că a transmis la Compania I.M.M.T.T.S. plicul pe care i l-am dat în care pusesem situația lucrărilor care au fost executate de echipaj la bordul navei. I-am cerut să mă ducă pe mine la Agenția din oraș pentru a da un telefon, iar pe ajutorul mecanic să-l însoțească la medic.

În ziua următoare echipajul n-a găsit pregătită masa pentru a servi micul dejun, din cauza ospătarului nostru care a stat toată noaptea la discotecă, unde a băut mai mult și nu s-a mai putut trezi de dimineață, ca să-și facă

meseria. I-am reținut o zi din salariu, deoarece mai are o mustrare scrisă pentru fapte asemănătoare.

Am vorbit la telefon cu dl. Ștefan, care m-a informat că după ce vom preda marfa la Praia, vom merge la Casablanca și Las Palmas, de unde vom încărca fosfați pentru Italia. Indemnizația de străinătate pentru echipaj o vom primi la Casablanca, m-a domnia sa.

I-am vorbit și de comportarea șefului de echipaj, apoi și de cea a brutarului-ospătar și domnia sa a dispus să le iau câte o declarație, apoi să fac un raport și să le trimit pe toate, prin faxia Companie urmând să trimită alții în locul lor, care se vor întoarce în țară.

Pe 19.06 96 ora 7.00 a acostat la cheu, lângă noi, nava „Arhipelago”, în care a fost încărcată o cantitate de ciment din nava noastră, iar noaptea a plecat, dar echipa a continuat operațiunea de descărcare, care s-a terminat în ziua următoare, iar după primirea actelor, a sosit pilotul care ne-a scos din port și am rămas în derivă pe ocean, în așteptarea răspunsului Companiei, unde ne vom deplasa?

Am apelat Compania și am raportat cheltuielile făcute, făcând mențiunea că am predat marfa la Praia și ne aflăm în derivă pe ocean, așteptând instrucțiuni.

În zilele următoare căpitanul a răcit și stă în pat, dar la sugestia colegilor a făcut împachetări cu rondele de cartofi care, inițial, au fost ținuti în spirt, iar a doua zi s-a ridicat din pat.

De la ieșirea din portul Praia continuăm să merge spre Sud cu viteza de 1 Nd., în așteptarea răspunsului de la Companie. Echipajul a curățat coverta și magaziiile, pe care le-a pregătit să primească o nouă marfă. O parte din echipaj îl ajută pe sudor să monteze pereții cabinelor ofițerilor II și III, care au fost ruginiți și urmează să fie înlocuiți. În porturi nu putem suda.

Aflați în derivă am pescuit calmari pe care i-am pregătit și i-am mâncat, pane cu cartofi prăjiți și mujdei.

Am fost anunțat că mai avem doar 80 tone apă potabilă

Și am făcut u program respectiv pentru consum de la orele: 7 - 8; 11 - 13 și 17 - 19, astfel încât mașina să nu rămână fără apă. Constat că nu se respectă întocmai.

După masa bogată de calmari cu mujdei de usturoi, împreună cu căpitanul și mecanicul șef, am mers în cabina mea, unde am băut un vin „Galbenă de odobești”.

De câteva zile stăm în derivă, fără să știm unde vom merge. Echipajul lucrează, dar pare blazat, dezinteresat de toate, în afară de programul de lucru, nu le mai pasă de nimic, din cele ce se petrec pe navă; unii dorm, dovadă și de indolență și de nepăsare.

Spre seară începe să sufle un vânt pe ocean, la fel cum suflă musonul în Marea Chinei, ceea ce mă îngrijorează. Nava se balansează într-un ruliu permanent, iar din cauză că este fără încărcătură, valurile o poartă mai ușor.

La 29 iunie ora 13.00 a fost ședință pentru alegerea Comitetului Sindical-S.N.L., iar la ora 1930 am părăsit deriva cu scopul de a ne apropia de Insulele Capului Verde, dar când ne-a apropiat la distanța de 10 M.M., am rămas în derivă. (Insulele Capului Verde se află în Oceanul Atlantic, la distanța de 385 M.M. de statul Senegal și în Vestul acestuia).

Vremea era frumoasă, dar așteptarea era grea, mai ales că ni se împrăștase apa și hrana. Am hotărât să coborâm la apă bărcile de salvare și să facem câteva exerciții (roluri) de abandonare al navei. După câteva ore de exerciții, am urcat bărcile pe covertă, în vederea punerii lor „la post”, însă în timpul manevrei de fixare a bărcii din tribord, s-a desprins o rolă de ghidare care a trebuit să fie sudată pe loc.

De la aceste exerciții s-a sustras ajutorul mecanic Pestrițu, care a motivat că este bolnav, însă colegii săi au

altă părere, spun că este comod și nu prea îi place să muncească.

Am mai făcut o încercare de a discuta cu șeful de echipaj, Brăneț, însă mi-a răspuns destul de obraznic și de această dată, întărindu-mi convingerea că nu ne vom înțelege niciodată și am făcut bine că am informat Compania despre munca și comportarea lui. Astfel că la 1 iulie 1996 Compania mi-a comunicat că a încetat retribuiția pentru Brăneț și a doua zi am numit în funcția de șef de echipaj pe Gheorghe Movilă, dintre marinari.

În aceeași zi la ora 19.00 Compania mi-a trimis un telex prin care mă anunță că trebuie să mergem la Abidjanport în țara africană Coasta de Fildeș-situat în vestul Africii, aproape de Golful Guineei.

Nefiind prea departe de locul unde nava noastră „dormita” în derivă de atâtea zile, am pus de drum și am coborât spre sud, ținând aproape de coasta vestică a Africii, după care am ocolit promontoriu care înaintează în mare, am ajuns la Abidjan, unde urma să încărcăm bumbac baloți pentru Rijeka (Croatia) și pentru Izmir (Turcia). Am transmis avizările necesare pentru Abidjan și, totodată, am informat Compania noastră că la bord mai avem doar 37 tone de apă.

La ora 21.00 șeful mecanic a oprit motorul fără să mă mai anunțe. M-am informat repede și am aflat că se spărsese o țeavă la motor, care ne-a ținut în derivă până la ora trei dimineața. Am impus restricție totală la apă, neștiind cât vom sta în derivă și, mai ales, cât va dura până vom ajunge la o sursă de apă potabilă.

Am apelat Compania de la care am solicitat aprobarea pentru aprovizionarea cu alimente, antidot, combustibili, ulei, apă și materiale pentru întreținerea navei, hărți, dar am cerut și indemnizația de străinătate, de această dată. Dar Compania ne-a transmis instrucțiuni să rămânem departe de Abidjan până luni, pentru a nu

plăti „ower time” pe timpul sărbătorilor.

După remedierile făcute la motor am pornit, dar a început să sufle un vânt puternic, care ne lovea direct din prova. M-am temut de derivă prin aceste locuri, dar am mers spre Abidjan pentru a fi cât mai aproape în cazul că s-ar dezlănțui vreo furtună.

Stând în derivă, am vorbit prin radio și cu colegii de pe alte nave românești care, când am aflat unde vom ancora, m-au avertizat de pericolul pe care îl prezintă porturile arabe în legăturile cu furturile: ca și de-a lungul Canalului de Suez, arabii fură tot ce este din cupru și aluminiu, apoi Poliția portuară te înnebunește cu declarațiile și trebuie să dovedești că ai avut obiectele pe care le reclami ca furate. Astfel pentru a evita furturile ne-am îngrijit să fie bine închise capacele magaziiilor și am adunat de pe covertă toate manicile, pe care le-am pus la adăpost.

Între timp Compania ne-a transmis că l-a confirmat pe Ghe. Movilă în funcție de șef de echipaj, iar pe Brăneț să-l debarcăm la Abidjan și să fie trimis acasă.

Cu acest prilej ne-au fost transmise și cantitățile de provizii care ne-au fost aprobate.

Am rămas în derivă până pe 08 iulie 1996, deși nu eram departe de port. Agentul de protecție a luat leătura cu noi și ne-a informat că ne-a pregătit proviziile solicitate Companiei. Totodată ne-a anunțat că au sosit la Abidjan piesele de schimb pe care le-am cerut.

Mai târziu ne-au contactat și cei de la S.L.N. (Sindicatul Liber al Navigatorilor) din Constanța, care ne cer prin telex, să organizăm votarea pentru al doilea tur și să le trimitem voturile prin poștă.

A plouat torențial și a spălat nava de fum și de praful de ciment; echipajul a strâns apa de ploaie cu care am făcut și noi baie seara.

În noaptea 7/8 iulie la ora 3: 25, aflați tot în derivă,

șeful mecanic m-a anunțat că s-a spart o țeavă de apă dulce și trebuie să stăm în întuneric până ce va fi înlocuită. Pe timp de „Black out” curentul este întrerupt și pe navă nu funcționează niciun aparat, care are ca sursă curentul electric de 24 volți. Așa că am întrerupt toate legăturile cu lumea exterioară. Norocul nostru a fost că ne aflam în larg, departe de orice formă de uscat de care ne-am fi putut lovi.

Girocompasul era defect, dar funcționa compasul magnetic și așteptam să se termine reparația la motor. Dar acesta a durat până la ora 7.00 dimineța, când a putut fi pornit motorul și abia atunci am pornit spre portul Abidjan, folosindu-ne de compasul magnetic, iar pe la ora 10.00 am ajuns în rada exterioară a portului Abidjan, unde am ancorat. Cu toate că ne anunțaserăm prezența de dimineță, pilotul a sosit abia seara, la 1930 și ne-a introdus în port. Imediat după ce am acostat la cheu, la bord au urcat agentul de protecție și controlul portuar, care au terminat până la ora 22.00, dar mi-au luat 16 cartoane de țigări. Agentul ne-a anunțat că ne va aduce 3.000 \$ trimiși de Companie și proviziile cerute în ziua următoare, ceea ce s-a întâmplat întocmai.

Odată cu agentul, a doua zi a urcat la bord și un inspector, care a verificat toate magaziiile de mărfuri, iar la ora 12.00 le-a dat apte pentru încărcare. După amiază să început operațiunea de încărcare a bumbacului, dar am constatat că are ambalajul murdar și deteriorat, prin care marfa iese afară, pentru care le-am întocmit „serioase de protest”.

A doua zi am înmânat agentului de protecție un plic pe care să-l expedieze la Compania noastră, în care pusesem listele lucrărilor executate de echipaj pe navă, precum și consumurile de piese și materiale la punte și mașini. Totodată am transmis și raportul întocmit de căpitan în legătură cu comportarea șefului de echipaj Brăneț. La plecare, agentul a însoțit la spital doi bolnavi:

Gh. Movilă, care a fost operat de apendită și a rămas internat în spital, apoi electricianul căruia i-a fost descoperită o infecție pe colon, pentru care a primit medicament și tratament ambulatoriu.

În ziua de 11 iulie, în compartimentul mașini s-a produs altă avarie: s-a spart țeava de răcire cu apă a D.G. (diesel-generator), generatorul de curent al navei, motiv care ne-a adus iar bezna (Black out), până la ora 23.00.

În ziua următoare pe la ora 12.00 s-a finalizat operațiunea de încărcare a cantității de 1.000 tone de bumbac pentru Rijeka (Croatia), după care s-a făcut separația de port, continuându-se încărcarea mărfii pentru Izmir.

De la Companie, dl. Dinu, superintendentul, ne-a comunicat că ne-a trimis-pe avionsetul de garnituri pe care le-am solicitat și vor sosi la Abidjan pe 13.07 96, dar n-a amintit nimic de indemnizația de străinătate.

De asemenea au sosit la bord proviziile solicitate de noi, dar nu le putem plăti pentru că nu ne-au fost trimiși și banii pentru provizii.

Shipshandlerul nu a putut procura folia din materialul plastic necesară pentru protejarea mărfurilor de apă și rugină, dar ne-a promis că ne va aduce rulmenți pentru compartimentul mașini (necesari la capacele magaziiilor pentru role). Ne-a spus inițial că au prețul de 100 \$ bucata, dar când i-a adus, a cerut 323 \$ pe bucată și, prin negociere, i-am scos la 270 \$ pe bucată; ne-a adus și două folii de plastic la preț de peste 1 \$ pe metru pătrat.

Pe 14 iulie a sosit la bord agentul de protecție, care, la plecare, la luat și pe Brăneț și la condus la aeroport, de unde a plecat spre România. La întoarcere, a trecut pe la spital și le-a adus la bord pe Gh. Movilă și ne-a adus banii pentru alimente, cu care am reușit să achit factura pentru cele procurate deja. Spre seară a sosit și barja cu combustibili din care am ambarcat 78 tone până la ora

A doua zi a plouat foarte tare și s-a întrerupt încărcarea mărfii; mai sunt 1.000 tone de încărcat. În ziua de 16 iulie la ora 11.00 s-a încheiat operațiunea de încărcare, am primit actele navei și ale mărfii, iar la ora 14.00 am primit și pilot la bord, care ne-a scos din port. Verificând actele mărfii, am constatat că agentul de protecție și-a permis să semneze conosamentele (actele care atestă că la bord a fost încărcată marfa pentru transport) fără a avea scrisoare în acest sens de la Comandantul navei. Nu am putut clarifica situația deoarece agentul de protecție n-a mai trecut deloc pe la navă, deși trebuia să ne aducă pachetul cu garniturile trimise de la Compagnie, astfel că am plecat fără ele și am pus de drum spre Izmir.

Afară plouă ca în lunile de toamnă, iar nava nu depășește viteza de 7 Nd. deoarece este aprobată. Am dat dispoziție să fie debalastat forepeak-ul și prova s-a ridicat deasupra apei, permițând să sporească viteza de deplasare cu două noduri.

Pe covertă și în magazii sunt multe de făcut și nu prea are cine să le facă, deoarece nostromul Movilă a fost operat de apendicită, iar marinarii nu prea au chef de treabă. I-am scos la lucru pentru a acoperi marfa cu folie de plastic, în scopul de a proteja sacii de umezeală, ca și de eventualele scurgeri cu ulei de la furtunile capacelor, în timpul deschiderii lor.

Ploaia a stat după amiază și au fost deschise toate aerisirile de la magazii, deoarece cerul este mai limpede și a ieșit soarele. Noaptea, însă, a început iar să sufle un vânt rece, iar în dimineața zilei de 18 iulie s-a pornit o ploaie torențială, care a făcut să plutească apa pe covertă, evacuarea ei fiind dificilă, cu toate că erau degajate toate gurile de scurgere.

După atâtea zile posomorâte și după acea ploaie torențială, ziua a fost însorită și călduroasă, încât am participat și eu la activitățile practice de pe punte,

organizând munca în locul nostromului, care pare dezinteresat. Am vopsit, am curăţat şi am făcut plajă.

Am apelat Compania I.M.M.T.T.S. pe care am informat-o că ni s-a defectat pompa de acţionare a frânei pe partea de babord, iar funcţionarea unei singure pompe ne poate crea greutăţi la manevrele din porturi.

În dimineaţa următoare când timonierul a deschis aerisirile, dintr-o trombă de aerisire a ieşit un transfug de care nu ştiam cum să scăpăm.

Pe la ora 11.00 s-a produs o avarie la motor şi am fost nevoiţi să stăm în derivă cinci ore, timp în care a apărut o breă de pescari, cărora l-am încredinţat pe transfug, dar pescarii au cerut 50 \$ pe care i-am dat. Însă după ce barca a dispărut sub linia orizontului din magazia H4 au apărut alţi doi transfugi, care puteau să moară dacă nu se deschideau capacele; m-am gândit să-i coborâm cu o plută în apropiere de Dakar.

Astfel că la 21 iulie, fiind vreme bună, i-am coborât cu o plută, dându-le mâncare şi ceva bani şi apă. A doua zi a venit la mine marinarul Mocescu, care m-a informat că în magazia H4 se aud bătăi în pereţi, iar când a deschis capacul, au apărut alţi patru transfugi. Am dat dispoziţie să fie deschise şi controlate toate magaziile, bărcii, ca şi alte locuri de navă unde s-ar mai putea ascunde cineva, iar rezultatul a fost că au mai fost găsiţi alţi patru transfugi, în total fuseseră unsprezece, datorită neglijenţei crase a echipajului nostru. Ce se mai putea face? Am convocat Consiliul de Bord, care a luat hotărârea să fie confecţionată o plută cu care să-i lăsăm în insulele Canare. La început şeful mecanic n-a vrut să dea oameni care să lucreze pluta, dar apoi s-a răzgândit şi astfel am reuşit să-i lăsăm la apă, la 3 M.M. de la Las Palmas, cu pluta.

Câţiva membrii ai echipajului-cei leneşiau făcut cerere de repatriere (să plece acasă, în ţară). Am informat Compania despre acest fapt, însă am cerut să ne fie trimis

schimb și pentru Movilă, care refuză să muncească, dar și pentru Pestrițu care este bolnav. Am raportat la Companie și situația cu transfugii găsiți ascunși pe navă. Compania a hotărât să-l lăsăm pe Pestrițu la spitalul din Las Palmas în care scop am făcut apel la agent. La 24 iulie la ora 530 ne-a contactat agentul de protecție prin intermediul stației radio de coastă și ne-a comunicat că ne va aștepta la Capelle (Ins. Canare) punct aflat la 2 M.M. de digul larg pentru a prelua bolnavul nostru cu o șalupă și să-l ducă la spital.

Pe la ora 9.00, după ce am predat bolnavul și un plic cu trei liste de echipaj, care urmau să fie trimise Companiei, ne-am întors în punctul unde îi lăsasem pe cei opt transfugi cu pluta; le-am dat mâncare, apă, îmbrăcăminte și ceva bani, apoi am pus de drum spre Izmir, către care am și transmis avizările de zece zile, întrucât promisem de la Comp. și numele agentului.

Înainte de a ajunge la Casablanca, ne-a întâmpinat o vreme urâtă, cu un vânt care suflă dinspre N-N-Vest, cu forța de 7 - 8 pe scara Beaufort, însă valurile nu ajung pe covertă. Viteza de înaintare nu depășește 7, 5 Nd, dar cauza principală o constituie motorul principal, care trimite pe coș un fum negru, gros, care face să se depună o funingine lipicioasă pe Comandă, puntea etalon și pe bărcile de salvare. Oprim din nou pentru a fi schimbat un injector care nu funcționează.

A doua zi am trecut de Casablanca, dar viteza nu trece de 9 Nd. datorită vântului potrivnic care suflă din prova și a valurilor care ne lovesc din toate părțile.

Noaptea, după ce trecem de punctul Espartel, pătrundem în strâmtoarea Gibraltar în condiții bune și ținem pe mijlocul curentului favorabil din apropierea coastei Algerului, până trecem de capul Bon (Tunisia).

Am transmis avizările de 7 zile către Izmir. Observ că la bord echipajul nu prea se îndeamnă să facă treabă, deși

sunt cranice defecte, țevi sparte la coloana de apă caldă și la unele chiuvete din cabinele Comandantului, ofițerului II punte și radiotelegrafistului.

În dimineața zilei de 29 iulie ne întâmpină o vreme liniștită, caldă chiar, însă cerul este acoperit, iar la o înălțime de 3 - 4 metri de suprafața mării s-a produs o vaporatăie lăptoasă, care îngreunează vizibilitatea.

Echipajul s-a apucat de treabă. A fost reparată țeava de apă caldă și altele de apă rece, precum și lanțul cranicului din tribord.

Mai târziu vaporatăia se risipește și un soare cam palid luminează suprafața mării. Avem iar probleme cu motorul, care scoate pe coș multă funingine, un fel de păcură unsuroasă care se împrăstie pe toată nava, inclusiv pe hainele noastre și pe mâini, dar șeful mecanic nu a luat nicio măsură până în următoarea zi, când a oprit și a schimbat un injector care nu funcționa. Ulterior echipa de la punte a spălat suprastructurile de pe covertă, apoi capacele magaziiilor și coverta.

De la Companie am primit un telex prin care ne înștiințează că ne va trimite la Izmir suma de 20.000 \$, dar de banii restanță nu pomeniște nimic.

Pe data de 1 august 1996 la ora 10: 35 am trecut de capul Bon, după care am transmis avizările de trei zile către cei interesați. Compania ne cere să precizăm ce drepturi de diurnă i se cuvin ajutorului mecanic Pestrițu pe care l-am lăsat în spital la Las Palmas. I le-am transmis, tot prin telex, dar am cerut să ne aprobe și medicamentele pentru punctul sanitar al navei.

Bucătarul mă anunță că brutarul-care este și ospătaru vrea să-și îndeplinească obligațiile de serviciu. Am stat de vorbă cu ospătarul, care nu este la prima abatere.

Noaptea am trecut de capul Passero și am transmis avizările de 48 ore către Izmir, port aflat în dreptul insulei

Cipru. Agentul de protecție de la Izmir mi-a solicitat să-i comunicăm ce cantități de marfă avem în magazine, pe care i le-am comunicat.

La data de 03 august am trecut de punctul Matapan pe la ora 6.00, apoi am transmis avizările de 24 ore.

De câteva zile vremea este frumoasă, ne încălzește un soare generos, care strălucește pe un cer senin, nu bate vântul, iar marea se menține destul de calmă. În ton cu vremea, echipajul este plin de voie bună și execută lucrările zilnice la bord.

În după amiaza zilei următoare ni s-a defectat sistemul de urmărire al modului de funcționare a cârmei și, timp de trei ore am rămas în derivă pentru a găsi un mijloc de înlocuire sau remediere, dar echipajul nu a reușit și am pornit iar la drum, acționând doar cu butoanele din Comanda navei.

Pe 04 august șeful mecanic a împlinit frumoasa vârstă de 51 de ani. Am reușit să-l sărbătorim cu mijloacele existente la borddestul de modestela masa de seară.

Dimineața am sosit în rada exterioasă a portului Izmir la ora 12.00, iar agentul de protecție a luat legătura cu noi pe la ora 8.00 și ne-a anunțat că la ora 1030 să fim pregătiți de manevră, deoarece va sosi pilotul, care ne va introduce în port, dar pilotul a sosit la ora 15.00 și în port am ajuns după două ore de manevre.

Am vorbit la telefonul mobil cu dl. Ștefan, care mi-a spus că dacă, după ce descărcăm și marfa în portul Rijeka, nu vom mai avea navlu, ne vom întoarce la Constanța. De asemenea mi-a spus că pe 06 august vom primi banii ce ni se cuvin.

A doua zi a sosit la bord agentul de protecție, căruia i-am dat comanda pentru alimente, antidot, apă; pentru un rulment de la sistemul de urmărire a funcționării cârmei și cele două motoare rebobinate. La plecare i-am înmânat

niște plicuri pe care să le trimită Companiei prin poștă.

Seara am sunat acasă și am vorbit cu soția, care mi se plânge că se descurcă greu cu banii, toate fiind destul de scumpe.

Operațiunea de descărcare a mărfii a început pe 7 august, dar merge foarte încet, deoarece muncitorii nu se grăbesc deloc, deși este vreme frumoasă.

La bord ne-au fost aduse proviziile pe care le-am comandat, dar nu le putem plăti pentru că agentul n-a mai trecut pe la navă și nu ne-a adus banii. De la Companie dl. Ștefan mă anunță că duminica viitoare ne trimite echipajul de schimb la Izmir, iar după descărcarea întregii mărfi-inclusiv la Rijekanava va pleca la Ravena și alte două porturi din Marea Neagră, apoi vom merge în portul Tulcea pentru unele reparații și urcarea pe doc. În acest scop va trebui să mergem la Pireus și, cu banii pe care ni-i va aduce agentul de protecție (3.000 \$) să cumpărăm vopsea pentru navă, un compresor și combustibili.

Operațiunea de descărcare s-a terminat în portul Izmir pe 12 august, iar a doua zi am fost scoși din port și ne aflăm din drum spre Pireus. Ne-am oprit în derivă de două ori pentru a ne repara pompa de cârmă, dar nu s-a reușit și am fost nevoiți să mergem în continuare, pe avarie, cu multă prudență.

Am raportat Companiei și acest nou incident și ne-a asigurat că vom primi sprijinul necesar la Pirens.

N-am putut intra în portul Pirens fiind greu de trecut printre multele nave aflate în ancoră, iar noi nu avem nicio hartă a zonei și am fost obligați să ancorăm la distanța de 5 M.M. de intrare în port. Noroc că în acel loc ne-au fost aduse: vopseaua, compresorul și hărțile cu o șalupă, apoi a venit barja care ne-a adus combustibilii și am ambarcat la bord 150 tone de combustibil greu și 50 tone ușr.

În jurul orei 16.00 s-a terminat și reparația pompei de la cârmă, după care am ridicat ancora și am ieșit în

mare, punând de drum spre Rijeka, urmând să facem proba în marș.

Astăzi este 15 august 1996 și Sfânta Maria, protectoarea marinarilor. Este o zi însoțită ca și cele câteva zile din urmă, marea este liniștită, iar nava noastră merge constant cu viteza de 10 Nd.

Am transmis avizările de 48 ore și de 24 ore, după care am avut la bord și un caz de indisciplină Cruceru Dumitru s-a îmbătat și a intrat în cabina radiotelegrafistul, pe care l-a obligat să transmită, prin stația radio la S.N.L. Constanța imbarcarea lui: „De ce este obligat să lucreze șapte zile pe săptămână, când plătește cotizație la sindicat de 40 de ani?” în urma observației primită de la Conducerea Companiei pentru

„Gafa” lui Cruceru, am dat dispoziție radiotelegrafistului să nu mai transmită nicio radiogramă sau telex fără aprobarea mea.

Compania m-a informat cu acest prilej că la Rijeka nu va veni și Comandantul care urma să mă schimbe deoarece și-a pierdut actele personale la Budapesta. De asemenea, căpitanul secund și alte funcții de ofițeri superiori, vor fi înlocuiți de alții cu funcții mai mici, care nu mă vor ajuta prea mult în continuare.

Pe data de 18 august la ora 2.00 am ajuns în rada exterioară a portului Rijeka (Croatia) unde am ancorat. Abia pe la ora 930 am fost introduși în port și am acostat la cheu în dreptul danei de descărcare. La bord a sosit controlul portuar, apoi agentul de protecție însoțit de echipajul pentru schimb trimis de Companie.

Operațiunea de descărcare a început abia în ziua următoare și, văzând că nu se lucrează, am plecat în oraș cu șeful mecanic, însoțind colegii care se întorceau acasă, la Constanța.

A doua zi descărcarea a avut spor, dar s-a întrerupt la ora 21.00, când mai rămăseseră doar 500 tone, pe care le-

a descărcat în cursul zilei următoare.

Împreună cu șeful meccanic am fost la Agenție unde am vorbit cu dl. Ștefan, căruia i-am amintit de indemnizația noastră de străinătate. Acesta m-a anunțat că de la Rijeka vom pleca la Maghera (Italia), unde va trimite suma de 20.000 \$ pe numele Comandantului - „to master's” pentru a plăti toate cheltuielile de aprovizionare și să dau o sumă și echipajului. În continuare, mi-a promis că îl va trimite la Istanbul pe Comandantul care urmează să mă schimbe.

Seara, după programul de lucru, am plecat cu șeful meccanic într-o plimbare pe muntele din apropierea orașului Rijeka. Am hoinărit pe cărări de munte și pe pajiști, unde am mâncat mure, apoi ne-am oprit la un mic restaurant...

De pe munte am vorbit la telefonul mobil cu soția, pe care am informat-o că i-am trimis suma de 1.000 \$ și un furtun de frânare pentru mașină, pe care i le va aduce căpitanul secund, deoarece eu nu mă întorc odată cu ceilalți.

Marfa fiind descărcată, am primit actele navei și cele ce au însoțit marfa, iar la ora 18.00 am primit pilot la bord, care ne-a scos din portul Rijeka, în rada exterioară, de unde am pus de drum spre Maghera.

Aflați în marș Compania ne-a anunțat să fim în Maghera în ziua următoare, la ora 6.00 în rada portului Maghera, cu cargoplanul făcut pentru cantitatea de 7.300 tone făină în saci. Știrea ne-a fost confirmată și de agentul de protecție pe care l-am avizat mai târziu. Echipajul a măturat și a pregătit magaziile în vederea primirii altor mărfuri și a făcut curățenie pe covertă și pe puntea etalon.

Vremea a fost frumoasă, marea aproape calmă, încât nava a mers cu o viteză constantă, astfel că la ora 6: 50, am ancorat în rada exterioară a portului Maghera, de unde am apelat serviciul de pilotaj. Răspunsul a fost să ne

pregătim pentru a primi pilot la bord, care să introducă nava în port. La ora 1210 acostam la cheu pe 19 august 1996. Imediat după acostare au urcat la bord agentul nostru de protecție și controlul portuar; un inspector-surveyor, însoțit de ofițerul I punte a verificat starea magaziiilor. Găsind pe pereții H4, din lemn niște insecte, a hotărât să se facă fiimigare în toate magazinele; după fumigare, toate capacele magaziiilor au fost închise până seara, apoi au fost aerisite până în zorii zilei următoare și aprobate pentru a primi marfa.

A doua zi agentul de protecție mi-a adus suma de
20. O \$

„To master”, cu care am rezolvat toate cheltuielile navei.

Nu s-a început operațiunea de încărcare a mărfii decât după două zile, astfel că echipajul a avut vreme să aștearnă folie de plastic pe payol.

La bord avem doi bolnavi: ofițerul I punte, Gherghescu și radiotelegrafistul Găinușă pentru care l-am chemat pe agentul de protecție, iar acesta i-a însoțit la medicul din oraș.

Seara am făcut o plimbare prin oraș împreună cu șeful mecanic și ne-am oprit într-un parc plin de verdeață, flori și liniște. Când ne-am întors, echipajul îmbarcase la bord 200 tone apă.

Operațiunea de încărcare a început dimineața și are un ritm bun, însă stivajul sacilor se face necorespunzător, deși am intervenit pentru a fi executat conform regulilor care să asigure stabilitatea mărfii, dar și echilibrul navei.

Pe data de 23 august agentul de protecție a revenit la bordul navei și mi-a adus recipisa cu care a trimis în Australia banii în contul asigurării navei. Din recipisă rezultă că a plătit comision de 25 \$, în loc de 21 \$ cât era mai înainte. Ne-a adus și alimentele, antidotul, hărțile cerute și niște avize de navigație.

La 25 august ora 14.00 s-a terminat operațiunea de încărcare a mărfii, echipajul a luat măsuri de acoperire a întregii cantități de faină din magazine cu folie de plastic, au fost închise, asigurate și etanșate toate capacele metalice ale magaziiilor, apoi cranicele au fost curățate, unse și puse la post.

La ora 18.00 au fost primite toate actele semnate, iar peste o jumătate de oră am primit pilot la bord, care ne-a scos în rada exterioară a portului. Înainte de a pleca de la cheu, agentul de protecție mi-a adus trei colete pentru agentul din Potr (Georgia), pe care le-am luat sub semnătura agentului de față, că nu răspundem de conținutul lor. Asta și pentru faptul că nu promisem de la Companie confirmarea numelui agentului din portul POTR.

Ajunși în mare, am pus de drum spre Dardanele, iar în timpului marșului, am transmis la Compania I.M.M.T.T.S. Constanța toate cheltuielile făcute. Compania mi-a transmis numele agentului de protecție din Istanbul, care ne va asigura tranzitarea până la Bosfor., dar mi-a dat și o veste bună pentru mine, în sensul că ne va trimite la Istanbul Comandantul care mă va schimba. M-a emoționat modul cum mi-a spus-o: „Pentru a se evita costurile inutile, ceilalți oameni din echipaj vor fi schimbați când va ajunge nava în țară, dar din respect pentru dumneata, îți vom trimite schimbul la Istanbul, când veți ajunge acolo. Dacă vei fi întrebat de autoritățile portuare turcești de ce v-ai oprit, să motivezi că te-ai îmbolnăvit subit și trebuie să fii schimbat. Noul Comandant va sosi cu o șalupă în care vei pleca și dumneata. Deci, să fii pregătit! Tot el va aduce la bord și setul de garnituri”.

Ne însoțea o vreme frumoasă de câteva zile, iar șeful de echipaj scosese pe covertă toți oamenii și îi pusese să facă ordine și curățenie. Îmi place de el că are spirit de gospodar.

Afară s-a făcut prea cald, dar mergem bine. Am

transmis avizări de 3 zile către Istanbul și de 5 zile către POTR.

Pe data de 29 august, însă, ne-a întâmpinat o vreme rea, încă în zori, cu un vânt de forța 5 - 6, care sufla din N'Est. Deși suflă vântul, valurile nu sunt prea înalte, iar afară nu se simte răcoarea, însă suflând din prova, ne-a micșorat viteza și am ajuns în Istanbul abia pe 30.08/96 ora 2.00.

Eu îmi pregătisem valizele din vreme „încât la Istanbul, când a sosit șalupa cu noul Comandant, totul a decurs normal, repede și fără incidente.

Acela a urcat la bord, după care eu am coborât în șalupă și ne-am îndepărtat de navă.

De la Istanbul eu am plecat la Constanța, iar nava a continuat drumul spre POTR.

De la Constanța la Mombasa, apoi la Bombay și de acolo la Taragona, Anvers și Potr.

După un concediu bine meritat, prin luna februarie 1997 am fost chemat la Companie să iau în primire nava „International 2”, aflată în dana 60 la încărcarea unei cantități de 7760 tone uree, care urma să fie transportată în Mombassa, un post din sudul Kenyei, aflat pe coasta estică a Asiei.

În timpul operațiunii de încărcare a mărfii, am luat măsurile care se impun pentru ambarcarea mărfii la bord în cantitatea și condițiile cerute de normele de navlosire, dar m-am îngrijit și de asigurarea actelor necesare la bord, precum și a alimentelor, antidotului, combustibililor, ulei și materiale de întreținere.

Pe data de 02 martie ni s-a eliberat certificatul pentru siguranța radio valabil până în luna noiembrie 1997 și „MAIN-TENANCE ON BOARD”, care urmează să fie completat trimestrial.

De asemenea am reușit să îmbarcăm 250 tone apă potabilă, iar spre seară fusese deja reparat radiotelefonul

„HUSUN” de la bord și fusese adus electromotorul cranicului nr. 3, care a fost montat și probat.

S-a lucrat de seara, până târziu în noapte, la montarea unei chiulase la motor, care fusese adusă la navă după amiază, odată cu rotorul electromotorului de la cranicul nr. 2.

Operațiunea de încărcare a mărfii se încheiase, deja, pe la orele 16.00; în magazii fusese ambarcată întreaga cantitate de 7760

tone de uree.

De la Carter (încărcător) am primit instrucțiunile necesare pentru acel voiaj și eram gata de plecare. La bord a urcat controlul portuar, care a făcut verificările necesare, iar după ce a coborât, am primit pilot la bord, care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre Bosfor. Așa a început voiajul nostru spre Mombassa, care va dura până la 20.08.1997 (peste 5 luni de zile).

La 04 martie pe la orele 1830, înainte cu 4 - 5 MM.de strâmtoarea Bosfor, am stat în derivă până la ora 2230 pentru a schimba un injector defect de la motorul principal. Operațiunea au făcut-o oamenii din compartimentul mașini, fără aportul șefului mecanic, care era amețit. Mă întrebam: „când a avut timp să se amețească și mai ales, cum se va comporta el pe timpul întregului voiaj?”

Noaptea care a urmat n-a fost deloc ușoară, întrucât după, ce am intrat în strâmtoare, am dat de o ceață atât de densă, încât nu se vedea nimic și n-am mai putut continua marșul, rămânând în derivă.

Timp de trei ore am plutit în derivă și am tot dat semnale acustice de avertizare. Abia spre dimineață ceața s-a mai disipat și am pus de drum spre Dardanele, după ce am luat „exportul” la bord.

Când am ieșit în Marea Egee îl așteptam pe șeful mecanic să vină și să se scuze pentru fapta lui, dar nici pe

06 martie nu era treaz, încât n-am putut discuta cu el. Mi s-a părut că este un tip dubios și alcoolic, care se încuie în cabina lui și consumă alcool până când se amețește. Trebuia să aflu ce se întâmplă cu el, ce probleme îl frământă?

Când am trecut prin dreptul insulei Rodos, am transmis avizările pentru Port Said. Noaptea era destul de liniștită, doar loviturile ușoare ale valurilor în bordaj se auzeau ritmic.

Dimineața s-a ivit soarele, iar echipa de punte s-a apucat de lucru pe covertă: o parte matisa gașele (urechi la capetele parâmelor împletite profesional) de la pupa, iar o altă parte a pus la prova parâme noi, pregătind astfel mijloacele bordului necesare pentru executarea manevrelor cu pilot și remorhere.

Vremea fiind frumoasă și marea aproape calmă, viteza navei se menține constant la 12, 5 Nd.

Pe zi ce trece constat că mâncarea este foarte bună, dar și prea multă. Îmi propun să mănânc mai puțin pentru a nu depăși greutatea normală, la vârsta mea, putând avea unele consecințe neplăcute.

Am transmis și avizările de 24 ore către Port Said, iar pe data de 08 martie ora 5: 45 am ancorat în rada lui exterioară. Nu am așteptat decât două ore și a sosit pilotul la bord, iar peste alte trei ore nava noastră era acostată cu pupa la cheu în port, pregătită pentru a intra în convoi, în ecluză, pentru transbordarea prin canal.

Pentru convoi pilotul a venit abia la ora 17.00, iar în portul Suez am ajuns după alte câteva ore, ancorând pentru bunkerare (aprovizionarea cu combustibili), care a durat trei ore, după care am pornit mai departe, trecând din Golful Suez în Marea Roșie, unde navigația se face pe pase și geamanduri, apoi navingând multe zile în căldura sufocantă din zonă, până se intră în strâmtoarea Bab-El-Mandeb, unde dai de o nouă separație pe pase, după care

se intră în golful Aden. În afară de căldura insuportabilă în zonă ești obligat să înfrunți o vizibilitate scăzută provocată de nisipul adus de vânt din deșertul Arabiei și Abisiniei.

De această dată, însă, am nimerit o vreme frumoasă, cu cer senin, fără vânt și fără nisip, motorul trage bine și mergem cu viteza de 13 Nd, deoarece am nimerit pe un curent de apă, care ne avantajează, mergând în aceeași direcție cu noi.

Dar pe măsură ce ne apropiem de ieșirea din golf, dăm peste un curent contrar, care ne reduce viteza la 11 Nd. Vremea se menține frumoasă, este soare, iar echipajul lucrează pe punte. Echipa de punte repară scara de pilot cu care un pilot din canalul Suez era să cadă în apă, iar cei de la mașini montează electromotorul de la Cranicul Nr. 2.

Aș dori să plouă pentru a spăla suprastructurile și coverta de funinginea ieșită pe coș de la motor, precum și alte mizerii amestecate cu nisip din zona pe care am traversat-o.

Am dat avizările de 5 zile, apoi de trei zile către cei interesați, imediat ce trecem de capul Guardafui.

Ieșind în oceanul Indian viteza navei este doar de 8 Nd., cauza fiind că merge cam aprobată; am dat dispoziție să fie deballastat forepeak-ul și după ce au fost golite pe jumătate și tancurile nr. 8 și 9, prova s-a ridicat deasupra nivelului apei, iar viteza a crescut la 12 Nd. Pe data de 20 martie 1997 la ora 2.00 am trecut de Somalia, apoi am trecut și ecuatorul, mergând spre Sud, în apropierea coastei Kenyei, pentru a ajung în partea ei sudică, la Mombassa.

După ce am transmis avizarea de 24 ore, în juul orelor 2.00 am contactat Port Control din Mombassa, care ne-a spus că nu avem unde să ancorăm și vom fi nevoiți să rămânem în derivă; am stat în mare, în derivă în fața portului între orele 1400 - 1800, când am primit pilot la bord, care, ajutat de două remorchere de manevră, ne-a

introdus în port, acostând nava la cheu cu tribordul. La acostare, remorcherul din pupa a intrat cam tare în pupa navei noastre, rupând parapetul și îndoind câteva coaste, în legătură cu acest abordaj am făcut „protest de mare” împotriva remorcherului respectiv.

Imediat după acostare au urcat la bord Controlul portuar și Poliția de frontieră, după care a venit și echipa de muncitori, care a început descărcarea mărfii.

În prima zi în port a fost foarte cald; la fel și pe timpul nopții, încât nu ne-am putut odihni. Dar în a doua noapte s-a pornit o ploaie, care a ținut toată noaptea și a mai răcorit aerul.

Agentul de protecție, deși a fost avizat, nu s-a prezentat la navă de când am acostat în port.

Am vorbit la telefon cu dl. Șefan, căruia i-am prezentat situația abordajului, apoi am solicitat aprobarea pentru cumpărarea din Mombassa a 20 litri de acid clorhidric pentru îndepărtarea calaminei de pe chiulasele și capul pistoanelor motorului, precum și 30 tone de motorină și 100 tone apă potabilă.

Mi-a promis că se aprobă și va trimite 1500 \$ pe numele meu - „to master” cu care să cumpărăm cele necesare. În finalul discuției mi-a spus că după predarea mărfii, vom încărca din Mombassa cantitatea de 5.000 tone sodă, în saci, pe care o vom **transporta** în portul Bombay.

Seara am fost în oraș de unde am cumpărat 12 kg cafea pentru mine și un carton de țigări AS SOS. Am trecut pe la telefoane, voind să vorbesc acasă, cu soția, dar n-am putut obține legătura cu Europa.

Aparatul nostru de aer condiționat nu funcționează deoarece nu are suficient freon, dar și așa nu i se poate da drumul, lipsindu-ne motorina de care am amintit mai sus. Din aceste cauze, suportăm foarte greu căldura la bord, atât ziua cât și noaptea.

După program, seara obișnuiam să ieșim în oraș. Ce

aș putea spune despre Mombassa? Este aproape la fel ca toate orașele africane: aglomerat, murdar, plin de mirosuri specifice și sufocat de un aer cald.

Pe data de 27 martie am ambarcat la bord 100 tone apă potabilă de la o barjă acostată lângă nava noastră, iar din oraș am cumpărat 30 litri acid clorhidric pentru decarbonizarea pistoanelor și chiulaselor la motor.

Agentul de protecție a urcat la bord și mi-a adus cei 1500 \$ promiși de dl. Ștefan.

Muncitorii au manevrat sacii cu sodă cu cârlige, rupându-i, pentru care le-am întocmit „scrisoare de protest” pe care am dat-o agentului să o legalizeze la Notariat.

Se face multă risipă, saci care cad în apă și pe cheu, spărgându-se și din ei curge soda, iar la încărcare în magazii lipsesc în număr mare. Din această cauză, în finalul operației de încărcare a rezultat că au fost introduși în magazii 4600 tone de sodă de saci.

Pe data de 01 aprilie am fost în oraș împreună cu căpitanul secund și șeful mecanic. Ne-am despărțit la poștă unde eu am pus niște plicuri pentru România, apoi m-am întors la navă. Cei doi s-au întors din oraș a doua zi la ora 13.00. Am discutat cu ei și le-am spus că nu mai au voie în oraș, dar n-au respectat ce am spus; au plecat a doua zi iar, de unde s-au întors la ora 15.00 în ziua următoare, s-au încuiat în cabine și s-au culcat, rămânând acolo 24 ore.

Peste două zile i-am adunat pe toți și i-am anunțat că cei care nu respectă regulamentele și nici nu lucrează, le voi reține din indemnizația de străinătate și contravaloarea zilei nelucrate, când voi întocmi pontajul.

Pe data de 08 aprilie echipa de punte a depistat un transfug în piciorul cranicului nr. 1 de pe covertă, iar cei de la mașini doi transfugi ascunși în păcura pentru alimentarea motorului principal.

Pe la ora 930 a sosit pilotul la bord care să ne scoată din port, dar agentul de protecție nu ne adusese actele pentru plecare și cele ale mărfii semnate, încât l-am așteptat o oră, apoi pilotul, ajutat de două remorhere care ne-a scos în mare unde au rămas în derivă pentru a se repara pompa de apă de mare, care răcește motorul principal, precum și înlocuirea electromotorului care face ventilația compartimentului mașini. Toate acestea ne-au întârziat alte 24 ore și abia pe 10 martie 1997 am pus de drum spre Bombay.

Am luat legătura cu Compania și am raportat unde ne aflam, apoi am primit numele agentului din Bombay spre care să-l avizăm.

Cât timp am stat în derivă pe coastele Kenyei, am pescuit patru calamari pe care i-am pregătit cu mujdei de usturoi și i-am mâncat.

Marșul nostru a durat până în ziua următoare la ora 9.00 când ne-am oprit pentru aceeași defecțiune la pompa de răcire. Cu acest prilej, starea de derivă s-a prelungit, deoarece au fost descoperite și unele țevi sparte sau mâncate de rugină, care au fost sudate. Astfel că pe 12 martie noaptea am reluat marșul spre Bombay și am anunțat campania unde ne aflăm și motivele întârzierii. După remedierea defecțiunilor amintite, viteza de deplasare a ajuns la 12, 5 - 13 Nd.

În dimineața următoare vremea era tot frumoasă și nava își continua drumul în condiții bune. M-am ocupat câteva ore de ofiterii II și III punte, pe care i-am testat la cunoștințele profesionale de marinărie și am constatat că au lacune în pregătirea teoretică, deoarece nu mai citesc cărți de specialitate, rezumându-se doar la lucrul cu computerul. La terminarea testării, i-am sfătuit să se pregătească continuu pentru a nu rămâne numai cu practica limitată.

Traversaserăm Oceanul Indian prin nordul insulelor

Lacadive, după ce traversaserăm ecuatorul din nou, de această dată spre Nord și ne apropiam de Bombay, unde simțeam musonul care venea dinspre NEst.

Am transmis avizările de 5 zile către cei interesați, dar imediat am simțit că viteza se reduce mult, până când a ajuns să ne oprim. M-am interesat care este cauza și am fost înștiințat de șeful mecanic că a luat foc baleiajul la motorul principal, fiind necesar să ne oprim pentru a remedia defectiunea. Așa că am rămas, din nou, în derivă aproape toată noaptea. Spre dimineață am pornit iar în marș, de această dată cu o viteză sporită dar ne-a luat în primire o ploaie torențială care a pătruns în toate cabinele de sub covertă, inclusiv în cabina mea și în cabina hărților. După ce s-a oprit ploaia, echipajul a căutat locurile pe unde s-a infiltrat apa și a sudat alte table în punctele ruginite și găurite, totul revenind la normal, mai ales că și vremea s-a îndreptat și viteza navei a crescut la 12, 5 - 13, 5 Nd.

Spre seară am transmis avizările de trei zile, după care am transmis la Companie un telex în care am menționat toate necesitățile de aprovizionare a navei, solicitând aprobarea pentru procurarea lor din Bombay.

În zilele care au urmat am urmărit consumul apei potabile și am constatat că zilnic se consumă o cantitate de 13 - 14 tone, ceea ce nu este normal; am impus restricții la consum, dispunând în tanc doar de 30 tone rezervă, dar am pus să se caute cauza.

Pe data de 17 aprilie ne-a întâmpinat o vreme frumoasă și echipajul poate lucra normal pe covertă.

Am transmis avizările de 12 ore la Bombay și la Quarantine, apropiindu-ne mult de portul de destinație.

Ofițerul II m-a anunțat că s-a defectat girocompasul și va trebui să ne orientăm cu ajutorul compasului magnetic până când primul va fi reparat.

După amiază am întocmit un raport scris către

Companie cu toate explicațiile pentru cele întâmplate în ultimele zile.

A doua zi la ora 18.00 am ancorat în rada exterioară a portului Bombay, de unde am transmis „Notice-ul of Readins” (notificare de punere la dispoziție a navei pentru descărcare).

Am transmis la Companie o radiogramă prin care am cerut să ni se aprobe urgent motorina, ne mai având deloc, nici pentru a ne deplasa din locul de ancoraj până în port, în vederea descărcării mărfii.

Pe la prânz a sosit la navă, cu o șalupă, agentul de protecție, care m-a anunțat că abia luni se va întruni

Consiliul Portuar, care va stabili ordinea intrării în port a navelor. Ne-a informat că în rada interioară a portului se află nava românească „Albești”, care a fost controlată de I.M.O. (serviciul sanitar). Agentul a plecat, iar noi am rămas tot în radă, unde am pescuit mult pește stavrid, pe care l-am dat să-l facă bucătarul o saramură servită la cină.

La 20 aprilie era ziua Floriilor, deci și ziua mea de nume, fiind singurul din echipaj. M-am îngrijit să tratez echipajul, la masa de prânz, cu votcă, pește fript, vin și tort, modest, după mijloacele pe care le-am avut la bordul navei. De acasă m-au sunat și mi-au urat sănătate soția și doi fini ai noștri din Constanța.

Luni, 21 aprilie pe la ora 11.00 serviciul de pilotaj m-a anunțat să pregătim nava pentru manevră, în vederea introducerii în port; la ora 1530 a sosit pilotul care, ajutat de două remorchere, ne-a condus lângă geamandura SUNK din rada interioară (rada mică).

În timpul manevrei am observat că radarul nostru s-a defectat, încât nu se vedea nimic în jur, existând pericolul ca nava să fie dusă înapoi în rada exterioară, dar cu cinci cartoane de țigări, pilotul a tăcut prefăcându-se că nu s-a întâmplat nimic.

După acostarea la cheu, la bord a urcat Controlul portuar, care a făcut toate verificările, după care ne-a dat „liberă practică”. Spre seară a sosit și agentul de protecție care a luat actele navei pentru a face formalitățile de sosire; la plecare m-a anunțat că va reveni în ziua următoare la ora 9.00.

În rada interioară am găsit navele românești „Albești” și „Danubiu Trader” (fosta „Grădiștea”), ale căror echipaje se plâng că sunt plecate din România de 11 luni și respectiv 9 luni, iar acum sunt abandonate, fără bani și fără hrană. Deși au făcut cunoscută situația lor critică la S.N.L. (sindicat) și la I.T.F., n-au primit niciun răspuns până la acea dată. I-am ajutat și noi cu ce am putut din puținul pe care îl aveam.

Miercuri a fost 23 aprilie 1997, Sf. Gheorghe și l-am sunat pe patronul firmelor noastre, dl. Ghe. Popa căruia i-am făcut obișnuitele urări, iar la masa de seară i-am sărbătorit și noi, modest, pe Gheorghe aflați la navă.

A doua zi la ora 11.00 a început descărcarea mărfii din magazii, nava fiind acostată la un cheu pe fluviu. Compania ne-a înștiințat că după ce vom preda marfa la Bombay, vom merge în portul indian BAVNAGAR aflat la distanța de 180 M.M. de Bombay, de unde vom încărca produse alimentare pentru HUEDVA.

Totodată ne-a trimis și aprobarea pentru 150 tone apă potabilă, 20 tone motorină și 4.000 \$ transformați în rupii indiene pentru procurarea alimentelor și antidot.

Agentul ne-a adus și 4.000 \$ reprezentând indemnizația de străinătate pentru echipaj.

Seara am fost în orașul Bombay unde am trecut pe la telefoane și am vorbit acasă cu Aurora. Aceasta mi-a confirmat că a primit banii pe care i-am trimis, că în Constanța a nins și este frig, iar ea este sănătoasă, știri care m-au liniștit.

Pe 26 aprilie agentul ne-a adus medicamentele

pentru farmacia navei și tranzistorii necesari pentru radarul Kelvin. Mai târziu a sosit **shipshandlerul**, care ne-a adus alimentele comandate, antidotul, freon pentru aparatul de aer condiționat și prețul pentru rebobinarea electromotorului.

Am fost în oraș și în următoarea seară, după program, pentru a face o plimbare și pentru a-mi cumpăra unele obiecte personale (lenjerie), dar am vorbit și acasă, cu soția, căruia i-am urat sărbători fericite de Paște.

La întoarcere am trecut prin piață, și am cumpărat salată verde, ceapă verde și ridichi.

În ziua de Paște am început manevrele pentru a intra în doc Victoria, dar am așteptat câteva ore până când s-au deschis porțile pentru a intra să finalizăm descărcarea mărfii din navă.

Ne-am așezat și noi la masă abia la ora 14.00 și am sărbătorit ziua de Paște conform tradiției creștinești, cu cozonaci și ouă roșii, votcă, borș de miel și friptură din carne de miel cu cartofi prăjiți, cașcaval, apoi castraveți murați și vin. Ne-am amintit de cei dragi de acasă și de pământul strămoșesc de care ne aflăm atât de departe.

După masă am transmis la Companie un telex în care era cuprins raportul-descărcare și cotațiile cerute. Spre seară a sosit la navă și dl. Iorgulescu, superintendentul Companiei, aflat la Bombay, cu care am plecat în oraș și ne-am plimbat.

Pe 30 aprilie 1997 s-a terminat de descărcat marfa, dar n-am putut ieși de la dană întrucât o altă navă ne bloca calea de acces, așa că am mai rămas o zi.

Între timp ne-au fost aduse la bord motoarele electrice rebobinate, rulmenții ceruți de noi, hărțile de navigație și electrozii de sudură.

Abia pe 1 Mai ni s-au adus actele navei și ale mărfii predate, iar la ora 15.00 am primit pilot la bord, care ne-a scos din ecluză în mare, de unde am pus de drum spre

portul BEDI BUNDER, de unde urma să încărcăm shroth (hrană pentru animale) și nu alimente.

Aflați în marș am transmis avizările necesare, dar telexul de la Bedi Bunder, era închis și nu ne-a răspuns decât la avizarea noastră de 24 ore din ziua următoare; numai prin fax nea răspuns.

Girocompasul nostru este tot defect, nu s-a reușit repararea lui. Din această cauză conducerea navei se face manual, folosind cei trei timonieri, în cart, în loc să participe la lucrările de pe navă: curățarea magaziiilor pentru a primi o nouă marfă, rașchetarea și vopsirea punții precum și alte activități, cum ar fi balastarea tancurilor, etc.

Pe 02 mai am transmis la Companie raportul justificativ privind cheltuirea banilor primiți de la Bombay.

În noaptea de 2/3 mai 1997 am ajuns în rada exterioară a portului Bedi Bunder unde am ancorat și am transmis „Notice of Readiness”, dar nu ne-a răspuns nimeni, însă a doua zi pe la ora 9: 30 ne-a contactat agentul de protecție, care ne-a transmis că trebuie să schimbăm ancorajul, cu trei cabluri spre interior, unde va veni după prânz împreună cu surveyorul și controlul portuar. Am executat manevra indicată de agent și am așteptat. La ora 13.00 s-au prezentat toți și au început verificările. Vameșul a vrut să-l amendeze pe ofițer III, care nu făcuse inventarul la magazia cu țigări și obiectele de „export” și nu o sigilase înainte de intrarea în port. Pentru a evita amenda, i-am dat patru cartoane de țigări Marlboro. După control toți au plecat. Agentul nu a avut nimic pentru noi, a luat doar actele pentru formalitățile portuare și a plecat.

De la Companie mi s-a transmis că ni s-au aprobat 150 tone de combustibil greu, 50 tone ușor și 125 tone de apă, pe care le-am ambarcat abia pe 10 mai.

Am interceptat prin stația radio nava „Romanați” și

am vorbit cu dl. Savu, Comandantul navei, care-mi spunea că se află la Kandia (India) în poziția de navă arestată, iar dl. Jercan, directorul Companiei Conav, nu le-a dat nicio știre până la acea dată.

În aceeași situație se mai aflau și navele: „Voroneț” (comp. Oscar), „Giurgiu” (Comp. din Marinescu) care se plâng că nu au primit bani și nici hrană și antidot. Pe nava „Giurgiu” este Comandant Ștefan Timofte, colegul meu din Școala Medie Tehnică de Marină Constanța.

În ziua următoare a venit în ancoră, lângă noi nava „Călugăreni”, care urma să încarce tot shroth, ca și noi. Am intrat în port ambele nave în aceeași dană, unde noi am încărcat cantitatea de 8176 tone de rapiță indiană vrac, dar după ce surveyorul a făcut „draftul” navei, a stabilit că s-au încărcat 8225 tone și nu 8176, așa cum susține încărcătorul. Operațiunea de încărcare a durat de pe 4 mai până la 16 mai, iar în această perioadă agentul de protecție n-a mai trecut de mult pe la navă.

Pe 16 mai am primit actele navei și ale încărcăturii, apoi am primit pilot la bord, care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum spre strâmtoarea Bab-El-Mandeb. Astfel, am traversat Marea Arabiei prin Nordul Arhipelagului insulelor Laccadive și apoi prin nordul insulei Socotra, am intrat în Golful Aden. Dar până am ajuns în Golf, am avut și vreme rea și alte greutăți de întâmpinat. Mai întâi, pe 18 mai, încă de dimineață ne-a luat în primire, în plină mare, musonul care sufla din SVest, tocmai din prova navei noastre, cu forța de 4 - 5 pe scara Beaufort, reducându-ne destul de mult viteza de deplasare.

Având și girocompasul defect, manevra timonei era asigurată de cei trei timonieri, în tură. Mi-am adus aminte că și alte nave au același tip de girocompas și am încercat să intru în legătură cu ele. Astfel, am discutat cu specialiștii de pe nava „International 1”, care ne-au sfătuit

să-l ungem cu glicerină, la care specialistul nostru a motivat că are prea puțină și a rămas totul ca la început.

În Marea Arabiei, înainte de intrarea în golful Aden, ne-am întâlnit cu nava „Făurei” pe care este Comandant Cărbunaru, iar acesta mi-a spus că merge la Mombassa. Nava „Făurei” aparține Companiei Johnson.

Cum am intrat în golful Aden, vântul s-a mai liniștit, echipajul a trecut la treabă și a început să rașcheteze puntea principală. Viteza a crescut la 12 Nd., dar aerul este aproape fierbinte, încât nu ne putem odihni noaptea. Când am intrat în strâmtoarea Bab-El-Mandeb, datorită curentului favorabil, viteza navei a ajuns la 14 - 14, 5 Nd.

Am transmis avizările către cei interesați, apoi am informat Compania în legătură cu girocompasul defect și tancul nr. 6 care s-a spart. Totodată am solicitat aprobare pentru procurarea apei potabile, combustibililor, alimentelor și antidotului. Compania ne-a aprobat tot ce am cerut, inclusiv repararea girocompasului, dar n-a pomenit nimic de indemnizația de străinătate a echipajului. Abia la o nouă solicitare din partea noastră, Conducerea Companiei ne-a explicat că suma este prea mare, din care ne va trimite numai 5.000 \$ la Port Suez.

Am transmis avizările de 3 zile către Port Suez, apoi pe cele de 10 zile către Taragona, portul de destinație unde urma să ajungă marfa transportată de noi și am primit răspuns din ambele porturi.

Deoarece nava mergea cam aprobată, am dispus să fie debalastate tancurile 8 și 9, după care prova s-a ridicat de la suprafața apei.

Aflați în marș în Marea Roșie, pe o vreme frumoasă împreună cu căpitanul secund am ajutat echipa de punte să vopsească coverta și puntea bărcilor.

Dl. Iorgulescu, care se află la bord, era foarte supărat pe șeful mecanic care nu ținuse o evidență strictă a sondelor efectuate la combustibili, ulei și chiar la apă.

Pe data de 27 mai dimineța la ora 6.30 am ancorat în rada exterioară la Port Suez. Puțin mai târziu a sosit cu o șalupă, agentul de protecție, care m-a anunțat că la ora 9.30 va sosi pilotul, care ne va introduce în rada interioară, în vederea formării convoiului pentru ecluză, deci să fim pregătiți pentru manevră. Tot acolo ne va aduce și proviziile procurate pentru navă.

După el a venit și agentul statal ASSUAN, care a spus că nu va fi mișcată nava până când nu se va face transferul banilor de la agentul privat la agentul statal. Pentru aceste motive, pilotul care trebuia să ne introducă în rada interioară a venit pe la ora 17.00. Între timp a venit barja cu combustibili, apoi barja cu apă și am luat cantitățile aprobate. Agentul de protecție ne-a asigurat că ne va aduce banii, alimentele și materialele pentru întreținerea navei, când vom ajunge în Port Said.

Pe 28 mai la ora 7.00 dimineța a venit și pilotul care să ne introducă în rada de formare a convoiului, dar văzând că girocompasul nostru nu funcționează, a refuzat; l-am îmblânzit cu trei cartoane de țigări și cu condiția de a fi însoțit de șeful electricienilor; celui de-al doilea pilot i-am dat 10 \$, deoarece țigări n-am mai avut.

Când am ieșit din Canal la Port Said, am ancorat în radă, unde agentul de protecție ne-a adus alimentele - cam de proastă calitate, fără antidot, dar ne-a adus uleiul și 5.000 \$ pentru echipaj.

Am apelat la Eastern Supply să ne aducă o glicerină de calitate, precum și antidot, țigări, băutură, dar și acid boric (borax).

După această aprovizionare, la ora 23.00 am reușit să plecăm din Port Said și să punem de drum spre portul spaniol Taragona.

Aflați în marș pe Marea Mediterană ne-a contactat Owner, care ne-a spus că după ce vom descărca marfa în portul Taragona, vom merge în Nordul Europei, la Bremen

și Anvers.

Vremea este frumoasă, marea este calmă, iar noi toți suntem mulțumiți că a fost pus în funcțiune girocompasul, încât nava merge pe pilot automat, nemaifiind nevoie să țin la timonă trei oameni.

Echipajul se ocupă de rezolvarea problemelor ce fac obiectul I.M.O. (sanitar), atât la punte, cât și în compartimentul mașini.

După ce am trecut de farul de la Passero, am dat avizările de 5 zile. Noaptea a început să sufle dinspre Nord-Est un vânt care ridică valuri ce ajungeau, din când în când, pe covertă.

Pe 29 mai la ora 3.00 dimineăta, trecem de Cap Bon, și vântul își schimbă direcția, suflând din pupa, ceea ce ne avantajează, viteza crescând la 12, 5 Nd.

Transmitem avizările de trei zile către cei interesați. La 1 Iunie 1997 este ziua copilului. Am sunat-o pe fiica mea, care locuiește în San Diego-S.U.A. și i-am făcut cuvenitele urări. Dimineăta vremea se anunța să fie frumoasă, dar pe la ora 1230 vântul, care sufla din S-Est, s-a întetit, devenit de forța 7; norocul nostru era că sufla tot din pupa travers babord, care ne avantaja, sporindu-ne viteza. Spre seară vântul a scăzut mult din intensitate și a început să plouă. Toți ne-am bucurat că ploaia ne-a spălat nava de funinginea ieșită pe coș de la compartimentul mașini, dar ne temeam că va pătrunde și în magaziile de marfă.

Am transmis avizările de 48 ore către portul Taragona, apoi am apelat Compania noastră, cerând să ne fie trimisă indemnizația de străinătate pentru echipaj și materialele de întreținere.

La apelul nostru, dl. Ștefan ne-a întrebat când am primit ultima diurnă? I-am dat explicațiile motivat.

Pe data de 02 iunie ne-a contactat, prin stație, agentul de protecție din Taragona și ne-a informat că vom

sta mai mult timp în ancoră, deoarece portul este cam aglomerat. Când am ajuns în rada exterioară, pe data de 03 iunie și am ancorat la ora 14.00, am transmis la Control Port „notice to Readiness”, iar peste două ore a sosit pilotul la bord, care ne-a introdus în port într-o oră. După amiază ne-a contactat și dl. Ștefan de la Companie, care ne-a anunțat că nu ne va plăti diurna pentru echipaj la Taragona, dar va medita asupra modului de rezolvare a acestei cereri.

Operațiunea de descărcare a mărfii s-a început imediat pe 04 iunie dimineața și merge destul de repede deoarece se descarcă direct în autocamioane.

La ora 10.00 a sosit la bord și agentul de protecție din Taragona, cu al cărui telefon mobil am vorbit la Constanța cu dl. Ștefan care ne-a anunțat că ne-a trimis suma de 20.000 \$ pentru echipaj și ne-a confirmat faptul că după ce descărcăm marfa la Taragona, vom pleca la Bremen (Germania). Astfel că a doua zi când a venit la navă **shipshandle**ul, i-am comandat alimente pentru o lună de zile, în vederea voiajului în Nordul Europei.

Seara am plecat în oraș cu dl. Iorgulescu de unde ne-am întors pe la ora 22.00 la bord. Taragona este un oraș frumos, curat, dar cel mai frumos este Granada cu toată salba de stațiuni turistice de pe malul Mării Mediterane, care spăla coastele sudice ale Spaniei.

Pe 06 iunie am ambarcat la bord 100 tone apă și proviziile de alimente comandate, care au sosit la timp, deoarece urma să fim scoși din port, operațiunea de descărcare fiind terminată.

A doua zi, însă, a urcat la bord inspecția sanitară, care a făcut deratizarea navei și ne-a eliberat certificatul care atestă acest fapt.

Întârzierea s-a mai prelungit și din cauză că marinarul Marinache, fiind bolnav, a trebuit să fie dus în oraș, la medic, apoi s-a mai pierdut o zi și cu semnarea

actelor.

Această amânare a plecării a fost în avantajul echipajului, deoarece a avut timp și agentul de protecție să ridice banii de la bancă și să mi-i aducă la navă.

Pe data de 08 iunie ora 1100 am primit pilot la bord care ne-a scos în rada exterioară unde am ancorat, deoarece șeful mecanic a cerut să nu plecăm până nu va face decarbonizarea chiulaselor și altor piese de la motorul principal. Echipa de la mașini a lucrat tot restul zilei și toată noaptea, pentru demontarea, decarbonizarea și apoi montarea motorului principal, căruia i-a făcut proba până la ora 800 dimineța, când m-a anunțat că putem pleca la drum. Între timp echipa de punte a curățat magaziile de shroth și le-a pregătit pentru a primi altă marfa. Marinache s-a întors de la spital cu recomandarea să stea în repaus la pat și să fie trimis în țară.

Am ridicat ancora și am pus de drum spre strămoșia Gibraltar, mergând cu viteza de 14 - 15 Nd., iar pe 10 iunie am intrat în Oceanul Atlantic, fără să știm prea sigur unde vom ajunge și ce navlu vom avea. Datorită acestei nesiguranțe, n-am putut procura nici hărțile necesare. Cu toate acestea am continuat să mergem spre nordul Europei, iar a doua zi la ora 1600 am trecut de paralela 40°, și continuăm să navigăm spre Nord, spre Marea Mânecii, deși de la Companie încă nu am primit portul de încărcare, poate fi Bremen, Anvers, Amsterdam, etc.

Pe 12 iunie la ora 7.00 am intrat în golful Biscaya, navigând cu vântul din pupa, care ne-a crescut viteza la 15 Nd. și am scăpat de ruli.

Compania ne-a contactat și ne-a indicat să mergem în punctul Flushing unde să rămânem în ancoră până când vom fi anunțați că a fost găsită marfa în cantitatea corespunzătoare capacității navei. Astfel că am continuat marșul. În ziua de 13 iunie am intrat pe Canalul Mânecii,

iar în zona paselor am navigat cu viteza de 15 Nd. De acolo am transmis avizările pentru Flushing. Vremea fiind frumoasă, cu soare și mare calmă, echipajul a lucrat cu spor, pregătind magaziile pentru o nouă marfă și definitivând curățenia pe coverta. Nava a atins chiar și viteza de 18 Nd., ajungând în punctul Flushing mai repede decât speram. Am făcut un calcul așa pentru mine și am constatat cu plăcere că în 24 ore am parcurs distanța de 260 MM. (mile marine).

După ce am ancorat, am transmis „notice of Readiness”, apoi am așteptat răspunsul lor. Între timp am pescuit cinci lăzi de pește stavrid și macrou, pe care l-am curățat, i-am dat sare și l-am pus la congelator, o parte.

Dl. Iorgulescu a răcit foarte tare, fiind obligat să petreacă în pat toată ziua, tratându-se cu ceai și aspirină.

Frigul care se lăsase în ajun s-a menținut și în zilele următoare, încât afară nu se mai putea ieși în cămașă sau îmbrăcat sumar. Soarele s-a arătat abia în ziua de 18 iunie, când am pescuit din nou și am avut noroc să prind mult pește.

Compania ne-a transmis un telex prin care ne înștiințează că ne-a aprobat 250 tone păcură și 50 tone motorină, dar bunkerarea s-o facem la Flushing.

Nu amintește nimic despre hărțile de navigație de care avem mare nevoie și nici ce vom face după ce ambarcăm combustibilii de la Flushing.

La 19 iunie ora 7.00 ne-a sosit pilot la bord, care a dus nava în Everingen Road unde am făcut bunkeraj la Bremen, precizând că la 25 iunie suntem programați să încărcăm 1500 paleți, echivalenți cu 1500 tone și 1892 m³, precum și 11 containere de 40 tone. Dar puțin mai târziu, navlositorul (proprietarul mărfii) m-a anunțat că rămânem în ancoră la Flushing până luni la ora 12.00, apoi să plecăm și să ajungem abia miercuri, la ora 6.00 dimineța, la Bremen, pentru a nu fi obligat să plătească taxele

portuare. Ce era să facem? Am rămas în ancoră și am pescuit în toate zilele, scrumbie și macrou.

Stând în ancoră, am luat legătura cu Compania și am informat-o de dorința navlositorului, după care am solicitat să ne trimită diurna; a vorbit și dl. Iorgulescu, care a cerut ulei pentru mașină.

În ziua de 22 iunie 1997 pe la ora 1430 a început să sufle un vânt rece, apoi s-a întezit și a început să ridice valuri mari, care ne-au zgâlțâit nava câteva ceasuri până când ancora a început să grăpeze pe fundul mării; am mai lăsat o cheie la apă și acum erau șase chei, în total.

S-a îmbolnăvit și ofițerul I mecanic, care a făcut temperatură mare, iar fața i s-a umflat în zona dintre gură și ochi. Până în port la Bremen nu-l putem trata cu nimic.

Navlositorul „Comodore” ne-a contactat din nou și ne-a spus să pornim spre Bremen abia pe data de 23 iunie, astfel că la ora 1530 a fost pornit motorul, am ridicat ancora și am pus de drum spre Bremen, dar viteza este redusă din cauza valurilor care ne lovesc ca niște berbece din toate părțile și, fiind fără încărcătură, nava este balansată în ruluu și tangaj, având o suprafață velică mai mare decât atunci când este încărcată la capacitate și se află adâncită în apă.

Înclinările navei prea mari cauzează și pompei de alimentare a motorului cu combustibil, care se dezamorsează și nu mai poate alimenta, astfel acesta se oprește în plin marș.

Loviturile puternice date în bordaj de valuri îl face să trepideze și zbârnâitul tablei se simte până sus, în cabina de comandă. Vremea rea se menține pe toată durata nopții, dar continuă și în ziua următoare. Nostromul mă anunță că vântul și valurile au rupt lampa de poziție de pe catargul din pupa, pe care a găsit-o căzută pe covertă împreună cu paratrăsnetul.

Ajunși în Bremen, am ancorat în rada exterioară, dar,

la scurtă vreme, a sosit pilot la bord, care ne-a introdus în ecluză cu ajutorul Radarului control. Astfel, am scăpat de furtuna de afară.

La ieșirea din ecluză, am acostat în portul industrial, unde au urcat la bord agentul de protecție și controlul portuar, care au văzut control de la ora 1800 - 2000.

Agentul m-a anunțat că va reveni a doua zi să ne aducă diurna (indemnizația echipajului), apă și va conduce bolnavii la medic în oraș. De asemenea, m-a informat că vom încărca un număr de paleți și cantitatea de 800 tone zahăr. Cu toate acestea, în ziua următoare am avut mai multe discuții cu navlositorul nostru.

Agentul a revenit a doua zi și ne-a adus suma de 35.000 \$, apoi a luat cei trei bolnavi (State, Munteanu și Marinache), pe care i-a condus la spital, în oraș. În spital a rămas internat numai State, iar ceilalți doi au primit tratament și s-au întors la navă. După două zile a revenit la bord și State, căruia de la Spital i s-a spus că nu poate fi operat, dar a primit toate analizele făcute pentru a fi operat în România.

Agentul de protecție ne-a adus alimentele, antidot, și materialele de întreținere pentru punte și mașini, apoi a mers în port și ne-a adus actele navei și cele ale încărcăturii semnate de cei în drept, după finalizare operațiunii de încărcare a mărfurilor pe navă.

Astfel că pe 26 iunie 1997 la ora 18.30 a sosit pilot la bord, care, cu ajutorul a două remorchere, ne-a luat de la cheu și ne-a scos în ecluză, iar de acolo în rada exterioară a portului Bremen. În timpul manevrelor de trecere prin ecluză, o parâmbă s-a rupt, iar nava noastră a ajuns cu papa în mal, dar fără avarii.

În jurul prânzului din ziua următoare, am primit un fax de la „Comodore”, în care ne indică numele agenților din Calais și din cele două porturi din Georgia, respectiv Batumi și Potr, în care urmează să descărcăm marfa. În

continuare ne cere să-i precizăm distanța dintre Bremen și Calais. I-am transmis-o. Mai târziu tot pe 27 iunie, ne-a contactat din nou și ne-a anunțat că muncitorii sunt în grevă și să nu intrăm în port, să rămân în ancoră până luni.

Am ajuns în rada portului Calais pe 29 iunie la ora 7.00 dimineța și am ancorat, iar în port abia a doua zi am intrat cu pilot la bord, unde am acostat.

La bord a urcat agentul, apoi surveyorul, care a verificat starea magaziiilor pe care le-a considerat apte pentru încărcarea sacilor cu zahăr.

Seara am plecat în oraș Calais împreună cu dl. Iorgulescu, de unde am mers și am văzut și tunelul ce unește Anglia de Franța, pe sub mare.

De când am ajuns în portul Calais, plouă în fiecare zi, iar încărcarea mărfii în navă se face în scurtele pauze când ploaia se oprește.

Am reușit să mai luăm 70 tone apă potabile din portul Calais, iar pe 28 iunie la ora 18.00 am încărcat cantitatea de 6.000 tone zahăr, după care magazinele au fost încuiate și sigilate, iar capacele etanșate cu bandă adezivă. La ora 4.00 dimineța a sosit pilot la bord, care ne-a scos din port, fără remorchere, încet și am trecut pe partea DOVER-ului, unde am intrat pe pasă. De aici am transmis avizările pentru cei interesați, anunțându-i de plecarea din Calais.

Vremea era frumoasă și mergeam cu viteza de 10 Nd, iar după ora 16.00 am trecut de punctul Casquete și am mers cu 14, 5 Nd.

La bord au început să se producă abateri de la R.S.B. În sensul că ofițerul II punte, Roșea refuză să mai execute lucrări de întreținere motivând că va executa numai serviciul de cart pentru care este plătit, iar ajutorul mecanic, Marinache, umblă mereu beat, deși se plânge că este bolnav. Am discutat cu ei, inclusiv consecințele, fără

rezultat.

La ora 4.30 am intrat în golful Biscaya, unde, spre surprinderea mea, marea era liniștită și am putut merge cu viteza de 12,5 Nd. După ce se trece de golful Biscaya, fiecare navigator caută farul din punctul Finistere.

Peste două zile cu mare normală, am trecut prin dreptul Lisabonei, unde vremea s-a schimbat, dinspre N-Vest a început să sufle un vânt rece și cerul s-a acoperit de nori, dar n-a plouat; vântul ne-a avantajat la mers, că sufla din pupa travers la babord. Când am ajuns în golful Trafalgar, pe cer lăfăia un soare cald, tocmai bun de plajă.

În ziua de 10 iunie pe la 4.30 dimineța trecem prin strâmtoarea Gibraltar, lăsând în urmă Oceanul Atlantic. Am dat avizările necesare către cei interesați, după care, am trecut pe partea coastelor Africii, pentru a beneficia de curentul ascendent. Astfel că în noaptea de 12/13 iulie 1997 trecem prin dreptul Algerului, unde am dat de un aer fierbinte adus din deșertul african de un vânt care sufla spre Europa. Deși nu era soare, în aer se simțea o căldură sufocantă și dinspre pădurile de pe coastă venea un fum înecăcios, semn că luaseră foc. Din cauza aerului îmbâcsit de fum și a căldurii mari, motorul trăgea din greu și viteza a scăzut la 10 Nd. Înainte de a ajunge la Capul Bon, ne-am întâlnit cu nava „International 1”, de la aceeași Companie cu noi, care ne-a transmis că mergea în Ins. Capului Verde.

Când am trecut de capul Bon, aerul s-a mai răcit, fumul a dispărut și viteza a crescut, din nou, la 12, 5 Nd. În aceeași noapte, pe la 3.00 spre dimineță, am trecut și prin dreptul Capului Passero, mergând lin, pe o mare calmă.

De la Companie am fost anunțați că la Istanbul agentul ne va aduce un pachet de garnituri. I-am transmis și noi poziția și unele date despre marfa.

După ce am trecut de Passero, șeful mecanic m-a anunțat că s-a schimbat mersul motorului, trage greu, se

încălzește și scoate fum, deci trebuie să oprim și să facă remedierile ce se impun. Am rămas în derivă aproape cinci ore, până când au fost înlocuite două injectoare și au fost curățate filtrele de motorină, între timp au fost transmise avizările necesare către cei interesați; cu **portul Batumi** nu am putut comunica, deoarece nu primea niciun telex, nici fax.

Pe data de 17 iulie ora 16.00 motorul a fost pornit și am reluat marșul spre Istanbul, iar în ziua următoare, la ora 9.00 treceam de capul Matapan (Sudul Greciei), cu o viteză de 11,5 Nd., pe o vreme destul de frumoasă.

Am apelat, din nou, portul Batumi, care ne-a răspuns de această dată. Compania ne-a întrebat: când vom ajunge la Istanbul și ne-a anunțat că ne-a aprobat să luăm de acolo 100 tone de păcură și 50 tone motorină.

Pe 18 iulie ora 9.30 intrasem în strâmtoarea Dardanele, a apărut controlul sanitar, care și-a făcut datoria, după care am cumpărat niște alimente, apoi am continuat drumul spre Istanbul. Aflați în Marea Marmara, am transmis avizările către cei interesați, inclusiv cel de 3 zile către portul Batumi.

Ajunși la Istanbul, am ancorat în radă, unde am așteptat barja cu combustibili, de la care am ambarcat 100 tone păcură și 25 tone motorină, apoi a venit și agentul de protecție, care mi-a adus coletul de garnituri.

Din strâmtoarea Bosfor, am ieșit pe 19 iulie la orele 9.00 și, ajungând în Marea Neagră, am pus de drum spre Batumi, către care am dat avizările de 48 ore.

Contrar obiceiului, vremea era frumoasă și Marea Neagră era calmă; aceeași vreme s-a menținut și în ziua următoare, când am transmis avizările de 24 ore.

Pe 21 iulie, spre seară, am ancorat în rada exterioară a portului Batumi, de unde am dat „notice of Readiness”. Agentul de protecție ne-a **contactat** și ne-a spus că vom intra curând în port, ceea ce s-a adevărit.

În zilele de 22 și 23 iulie a plouat, iar pe 24 a ieșit soarele. Eram îngrijorat de întârzierea intrării noastre în port, deoarece mai aveam apă numai pentru 2 - 3 zile.

Totuși în noaptea de 25/26 iulie pe la ora 1.00, ne-a sosit la bord pilotul, care ne-a introdus în port și ne-a acostat la cheu. Imediat după acostare au urcat la bord organele de control portuar, care au găsit tancul de fecale și santina nesigilate și ne-au spus că ne amendează pentru poluarea portului cu suma de 2640 \$; am negociat cu ei și am plătit 350 \$, după care ne-a fost eliberat certificatul că totul a fost găsit în ordine. În continuare s-a făcut controlul mijloacelor de prevenire a incendiilor pe navă, precum și controlul naval de frontieră. Au plecat de la navă cu cartoane de țigări și băuturi.

Pe la ora 13.00 au sosit două vagoane de marfa goale și o echipă de muncitori, care a început să descarce sacii de zahăr din navă, direct în vagoane. Cei de la Controlul portuar au luat un sac de zahăr de 50 kg. pentru a-i face probe, să nu fie contaminat de ceva.

Lângă nava noastră a acostat o barjă, de la care am ambarcat 170 tone de apă potabilă.

Seara am plecat în oraș cu dl. Iorgulescu să ne plimbăm.

Deși este un oraș vechi, Batumi este bine întreținut și este dotat cu multe parcuri pline de vegetație și în care au fost adaptați copaci aduși de la munte, precum și din zona tropicală. Partea dinspre mare a orașului se termină cu o plajă lungă și destul de lată, dar nu are nisip, ci o piatră măruntă.

De asemenea, portul Batumi este destul de dotat și are două dane de pasageri pentru nave de pasageri, alte două dane pentru nave petroliere și patru dane pentru cargouri; portul este dotat cu două remorchere puternice de manevră și macarale la cheu.

A doua seară am plecat cu dl. Iorgulescu sus pe

munte unde am respirat aer curat, iar peisajele sunt pitorești, atât de frumoase că te **îndeamnă** la drumeție.

Pe versanții muntelui am văzut vile foarte frumoase cu două nivele și cu terase. Până s-a înserat am hoinărit prin pădure, unde am mâncat mure, precum și mere, pere, corcodușe sălbătice și zmeură apoi am băut apă din apele reci munte care curgeau repede spre piciorul pantelor.

Pe 28 iulie a fost ziua de naștere a Domnului Iorgulescu, pe care am sărbătorit-o în oraș, tot împreună, cum a hotărât dânsul.

Agentul de protecție n-a mai trecut pe la navă din ziua în care ne-a adus materialele de întreținere.

A doua zi a început ploaia, care a ținut trei zile și nu s-a mai putut descăres marfa.

Pe data de 03 august 1997 am plecat pe munte cu mai mulți membri ai echipajului și am participat la un picnic la iarbă verde 30 de persoane. Am nimerit o zi însorită, caldă și totul s-a petrecut foarte frumos. Am mâncat bine, apoi am pornit, în grupuri, pe **cărări** de munte unde am respirat aerul proaspăt, cu mireasmă de rășină, am văzut râuri **limpezi**, rezezi și cascade vijelioase, am băut apă rece de la izvoarele care susurau dulce peste pietricelele de pe fundul de numai 25 - 30 centimetri adâncime de la suprafața apei.

În noaptea de 04/05 august a plouat din nou, dar dimineața muncitorii au lucrat cu spor, dar cam neglijent - **din păcate - folosind** la manevrarea sacilor cu zahăr cârlige cu care i-au rupt, împrăștiind o parte din conținut sau scăpându-i în apă. Am fost nevoit să le fac „scrisoare de protest”. Operațiunea de descărcare s-a încheiat în câteva zile, iar pe 09 august la ora 16.00 s-au găsit lipsă 112 saci cu zahăr despre care am făcut mențiune pe S.O.F., cu justificările și remedierile corespunzătoare. După semnarea actelor, ar fi trebuit să plecăm imediat, dar ne-au mai întârziat cei de la controlul vamal și de frontieră, care

au ținut să vadă fiecare cabină și persoană în parte.

La ora 2100 a sosit pilot la bord, care ne-a scos în mare, de unde am pus de drum înapoi spre portul Antal ia (Turcia) unde urma să descărcăm ultima marfa cu care ne întorsesem din Nordul Europei.

Mergeam cu viteza de 10 Nd. și motorul trăgea greu. M-am gândit că de coca navei s-au prins alge, scoici, melci, o vegetație care ține, opune rezistență la frecarea cu apa.

Pe 11 august la ora 2.00 am intrat în strâmtoarea Bosfor, Compania ne-a anunțat că dl. Iorgulescu, care ținuse loc de mecanic șef în tot acest voiaj, va fi înlocuit și, de la Istanbul, va pleca la Constanța. În locul său va veni în funcția de șef mecanic, Mecanicul I Mihailov Vladimir din Ucraina, căruia trebuie să-i plătesc suma de 270 \$, reprezentând costul biletului lui de avion cu care va veni la Istanbul.

Totul s-a desfășurat cum a fost stabilit: Dl. Iorgulescu a coborât la Istanbul, de unde s-a întors în țară, iar Mihailov a urcat la bord și am reluat marșul spre Antal ia, mergând cu viteza de 11 - 11, 5 Nd. pe Marea Marmara. Mihailov nu știe deloc românește, dar eu sper să ne înțelegem bine.

Am ajuns la Antal ia pe 12 august la ora 4: 50 dimineața și am ancorat în radă, unde am și primit organele de control portuar; pilotul a sosit abia la ora 14.00 când ne-a introdus în port și am acostat la cheu.

Am trimis la Companie conosamentul mărfii pe care o vom descărca în acest port, apoi în seara aceea am plecat să vizitez stațiunea Antal ia, deoarece nu se prezentase nimeni să descarce marfa.

În stațiune toate construcțiile sunt noi; pe toată întinderea ei sunt numai vile și blocuri; chiar și portul este nou, nu are zece ani vechime și se află la distanța de 5 km. de vechiul port. Cel nou dispune de trei dane pentru nave de mărfuri generale, una de ciment, una de minereu, una

de cereale și una pentru nave de pasageri; pe cheu are macarale fixe și mobile și dispune de două remorchere pentru manevră. Operațiunea de descărcarea a mărfii a început a doua zi, cu o singură echipă, destul de încet și neglijent. Au deteriorat paleții, pentru care le-am făcut „scrisoare de protest”.

Agentul nu s-a mai arătat pe la navă de la sosire și nu ne-a adus carnetele de marinar. Astăzi este 15 august, ziua Sf. Fecioare Maria, protectoarea marinarilor. Am procurat din stațiune bere, votcă, cu care am servit echipajul la mesele de prânz și seara. După amiază am fost pe munte cu strungarul și ofițerul II punte la o plimbare pe muntele „Magic”, înalt de 700 m., dar urcarea se poate face numai pe serpentine lipsite de vegetație și semănate cu stânci ascuțite și abrupte la bază. Pe zona **teșită** unde ar trebui să fie vârful muntelui, se află o clădire sub formă de farfurie zburătoare, în care a fost instalat un „casino” și restaurante, baruri, cofetării, etc., iar podeaua acestei construcții se învâрте cu mesele și clienții de la ele și de sus poți vedea toată panorama orașului.

Pe 16 august s-a terminat descărcarea mărfii, s-au semnat actele și am plecat spre Constanța. Pe drum echipajul a făcut curățenie generală în magazine și pe navă, iar pe 18 august la ora 6.00, am trecut prin strâmtoarea Dardanele, am luat de la Dardanele țigări și **whisky**, iar la ora 23.00 am avut pilot la bord care ne-a scos din strâmtoarea Bosfor în Marea Neagră. Pe 20 aug. 97 am acostat în rada exterioară a portului Constanța.

— SFÂRȘIT

21 dec. 2010.
Constanța.

Epilog

Gândul omului este un vehicul care poate călători în

oceanul necunoscut al Universului, iar sufletul îl ajută în aceste călătorii. Eu pot spune că am avut norocul să primesc de la foștii mei colegi de la S.M.T.M. Constanța, toți comandanți de nave, date cât mai exacte despre viața lor pe mare, care mi-au facilitat acea călătorie imaginară cu care i-am însoțit în voiaj e.

Acești lupi de mare au multe de povestit, dar eu n-am putut însera în prezenta carte toate relatările lor. Poate cu altă ocazie.

De aceea am recurs la însemnările

Comandantului de cursă lungă Florea Simion, care a lucrat pe diferite nave de transport de minereu, cărbune, ciment, laminate și alte mărfuri generale, până în anul 1998 când a ieșit la pensie, după peste 40 de ani de navigație.

Cu C.L.C. Florea Simion am discutat multe aspecte specifice ale acestei nobile profesii, care mi-a declarat: „Navigația pe mare este o profesie frumoasă însă ea cere cunoaștere, răbdare, muncă neobosită la bordul navei și multă răspundere pentru tot ce faci. Când îți alegi o astfel de profesie trebuie să știi că ea comporta și multe riscuri și privațiuni care te țin departe de țară și de familie. Dar dacă îți place, te izolezi de bunăvoie pe câte o „scoică plutitoare”, acceptând atât pericolele, privațiunile și lupta cu furtunile năprasnice și cu necunoscutul. E drept că nu cunoaște toată lumea viața de marinar, dar pe cei care vor să știe, îi asigur că este frumoasă”.

Menționez din capul locului că Florea Simion este un produs al Școlii Medii Tehnice de Marină din Constanța, unul dintre cei peste 200 de absolvenți care au făcut cinste acestei școli.

Născut la data de 11 februarie 1936 în comuna Izlaz județul Teleorman, n-a avut o copilărie prea fericită, care a fost umbrită, la început de sărăcia ce cuprinsese aproape toată țara și a influențat negativ chiar și evoluția lui la

învățătură.

Peste toate relele din lume s-a suprapus și Cel de-al doilea Război Mondial dintre anii 1941 - 1945, un adevărat măcel în care și-au pierdut viața milioane de oameni.

Astăzi se știe bine de toată lumea că al doilea Război Mondial a fost pornit tot de Germania lui Hitler, ca și primul, care urmărea încă de pe vremea lui Bismark, înfeudarea tuturor popoarelor cuprinse între Marea Nordului și Marea Neagră, apoi până la Vladivostok, peste munții Urali.

Teoreticienii războiului, de la noi și de pretutindeni, considerând că acesta face parte din principiile de conservare a **speciei** umane, au stabilit că o generație prezentă trebuie să se sacrifice pentru a asigura un trai mai bun generațiilor viitoare. Cum în 1940 România fusese sfârtecă de cei puternici ai vremii, se ivise prilejul sacrificiului menționat mai sus. Astfel, Conducătorul României, Grai Ion Antonescu, a hotărât ca Armata Română să pornească în război, alături de armatele germane, bine dotate tehnic și bine instruite, pentru a aduce la patria mamă teritoriile răpite samavolnic.

Tragedia războiului este cunoscută, iar luptele armate au fost crâncene, îngreunate și de condițiile vitrege din stepele rusești, mai ales frigul, lipsa somnului și adăposturilor, foamea și bombardamentele neîntrerupte, care au decimat armatele aliate. Mulți luptători și-au lăsat oasele prin stepele **ucrainene** și rusești, iar dintre cei care s-au mai întors acasă, o parte au fost răniți grav.

Combatanții întorși din focul luptelor povesteau că războiul a fost un adevărat măcel, în urma căruia pe câmpul alb al stepelor nesfârșite, în tranșeele răscolite de bombe și de obuze, vedeai, la tot pasul, militari morți, cu ochii sticloși și gurile căscate, ori cu capetele smulse din trup și aruncate la câțiva metri distanță; alții atârnavau pe afetul câte unui tun, scos și el din funcțiune. Mulți dintre

morți n-au mai putut fi adunați, datorită vitezei cu care se desfășurau luptele, aceștia rămânând să fie mâncați de animalele sălbatice. Unde se puteau lua măsuri, brancardierii îi cărau și erau îngropați, încât la marginea satelor apărea și un cimitir militar pentru armatele aliate, într-o odihnă eternă, cu mii de cruci din lemn, aliniate când mai drept, când mai strâmb, unde durerea se transforma în resentimente.

Acasă, în România, rudele celor aflați în război trăiau drama lor, așteptând, cu sufletul la gură, vești despre ei. Listele periodice cu cei răniți sau morți, ori dispăruți erau urmărite mereu. Când vreo femeie întreba ce se știe despre soțul ei și i se dădea cel mai greu răspuns, aceasta înnebunea de durere și de plâns.

— Da, îl aud pe Florică, Războiul a fost un măcel, iar în țară era mare sărăcie, care ne-a cuprins pe toți. Când s-a întors acasă tata și povestea ce a fost, îl ascultam fără să mă mișc, dar tot nu-mi venea să cred că au putut fi atâta durere și așa orori. Mai târziu am citit și eu cărți și ziare despre război și mi-am format o părere.

— Nu trebuie să te rușinezi de sărăcie, Florică, am încercat eu să-l liniștesc. Toată țara noastră s-a zbătut în sărăcie, deoarece tot ce se producea, pleca spre front. Să nu uităm că pe atunci 70% din populația țării locuia în sate, iar oastea română a fost formată tot din oamenii satelor. Mai rău a fost după ce s-au întors acasă cei care au scăpat de măcel și au constatat că în toate instituțiile din România erau consilieri sovietici care ne hotărau destinele, iar aceasta a durat până în anul 1958.

Florică aprobă cele spuse de mine prin înclinarea capului, iar după o scurtă pauză reia povestea vieții sale:

— Primele patru clase le-am urmat la școala din satul natal între anii 1943 - 1947, dar carte n-am prea învățat pentru că învățătorul nostru, domnul Voiculescu, nu era preocupat de noi, fiind mai mult plecat în luna Dunării,

unde stăpânea toată balta dintre Corabia și Turnu Măgurele. Noi, elevii, eram prezenți la școală, dar îngrijeam de casă, curtea și grădina lui, de animale și de păsări.

La terminarea celor patru clase n-am putut continua cu învățătura pentru că în sat nu exista ciclul al doilea (cis. 5 - 7), iar părinții nu aveau posibilități materiale pentru a mă trimite la Tr. Măgurele.

Rămânând acasă, părinții m-au angajat ca argat la un boier din sat, deși aveam doar doisprezece ani neîmpliniți, o vârstă fragedă pentru munca fizică.

Am avut, totuși, noroc că în toamna aceluiași an, 1948, în sat a fost înființat și ciclul al doilea, prilej cu care au fost aduși în școală profesori bine pregătiți și niște buni pedagogi, de la care am învățat foarte multe. La început mi-a fost foarte greu, a trebuit să muncesc foarte mult pentru a recupera ceea ce nu învățasem la timpul potrivit, ca să pot face față atât ritmului de predare a lecțiilor, cât și înțelegerea noțiunilor despre care auzeam pentru prima dată. Pe parcurs situația mea s-a îmbunătățit și am absolvit cele șapte clase în condiții bune. Ajutat de profesorul de matematică, am aflat de existența S.M.T.M. Constanța și, împreună cu alți șase colegi din sat, am mers în Constanța, unde am depus dosarele în vederea susținerii examenului de admitere.

Nici aici n-a fost ușor. Eram înscriși 1500 de candidați pe 50 locuitori, dar am reușit; dintre ceilalți colegi și consăteni, unul a fost respins la examenul medical. Doi n-au trecut examenul teoretic, iar trei au reușit la **examen - dar** fără loc la S.M.T.M. - fiind transferați la Școala Medie Tehnică Piscicolă, care pe atunci avea sediul în Mamaia.

Anul școlar la S.M.T.M. a început la 15 septembrie. M-am convins repede că aveam parte de profesori excelenți, de la care am învățat atât carte, cât și tainele

meseriei de navigator la un nivel corespunzător.

În iunie 1955 am absorbit iar în toamnă am fost ambarcat pe nava Midia, apoi pe Mangalia și pe Sulina, ca ofițer stagiar, iar în 1956 am fost ambarcat ca ofițer III pe nava „Ardeal”, cu care am plecat în voiaj spre Oceanul Indian, eu îndeplinind funcția de marinar pentru a-mi desăvârși profesia.

Pe navă aveam un comandant politic pe nume Miloș, care era prieten cu șeful statului, Gheorghe Gheorghiu-Dej, iar căpitan secund era unul, BIRIC, care era în măsură să prevestească evoluția vremii, după ce privea peste mare câteva minute; el ne spunea totdeauna când vine furtuna.

După ce am trecut de Cap. Town, prin Sudul Africii și am intrat în Oceanul Indian, ne-a prins o furtună puternică și o hulă de fund, care ne-a crăpat cabina de comandă. Nava românească „Dimitrov”, care se afla mai spre centrul ciclonului, a fost grav avariata, furtuna smulgându-i toate suprastructurile de pe covertă, împreună cu cabina de comandă.

Când am ajuns în Colombo (Ins. Ceylon - azi **SRI LANKA**) cei din port i-au felicitat că au scăpat din furtună și le-au făcut reparațiile gratuit, socotindu-i eroi pe cei de pe nava DIMITROV; o navă sub pavilion pakistanez, prinsă chiar în centrul ciclonului, a fost scufundată împreună cu echipajul său.

Fiind mereu plecat cu nava în voiaj, am pierdut legătura cu centrul militar, dar în 1958 am fost oprit să mai plec și am fost trimis la o unitate militară care se ocupa cu construcția de drumuri, de unde m-au lăsat la vatră după doi ani și trei luni de muncă. Dacă plecam în 1956, poate era altfel.

— Poate te trimitea la o unitate de Marină Militară. Să nu-ți pară rău, îi spun eu. Pe atunci stagiul militar la Marină era de cinci ani, ca la ruși. Eu am fost trimis la Marina Militară în 1957 și stagiul fusese redus la patru

ani; în 1958, în baza Rezoluției ONU. privind dezarmarea generală și totală s-a redus la trei ani. Atunci armata română a fost redusă cu 55.000 de militari în termen, **subofițeri** și ofițeri.

— După armată, continuă Simion, m-am întors la NAVROM și am lucrat pe diferite nave până în 1975, când am fost mutat pe nava „Bârlad”, un mineralier de

55. O.T.D.W. despre care ți-am mai povestit. În acea perioadă am susținut examenele de brevet pentru ofițer III, ofițer II, ofițer I și apoi de căpitan secund.

În februarie 1982 am susținut și examenul de Comandant de cursă lungă, iar după obținere brevetului am fost numit Comandant pe nava „Cugir” pe care am lucrat între anii 1982 - 1986, pe „Agnita” 1986 - 1987, apoi din nou pe „Bârlad” între anii 1987 - 1992 și pe celelalte despre care ai scris tu în carte, cu lux de amănunte.

— Ce poți să-mi spui despre viața ta de familie?

— Prin 1963 m-am combinat cu o tânără de 18 ani din cartierul km. 5 și am locuit la părinții ei, dar când m-am întors din voiaj aceasta a născut o fetiță și ne-am căsătorit, după care au am plecat din nou în voiaj. La întoarcere am depus cerere la Navrom să mi se re**partizeze** un apartament, însă mi s-a aprobat doar când ni s-a născut și a doua fetiță. Ne-am mutat în apartament în Tomis II, în anul 1965, dar conviețuirea noastră n-a mai durat mult, deoarece soția mea - Ilie Maria - **deveni**se între timp prostituată și am divorțat, dar am lăsat-o în apartament cu fetițele, Irina și Florentina.

Pentru divorț m-au ajutat și cei de la Miliția oraș Constanța, care mi-au dat acte ce dovedeau că Maria era prostituată.

Mai târziu m-am **recăsătorit** cu Aurora Țacu, cu care **conviețuiesc** și în prezent și ne înțelegem foarte bine. Cu fetele am ținut mereu legătura și ne-am înțeles bine. Ambele s-au stabilit definitiv în S.U.A., sunt căsătorite, au

copii lor, iar soțul uneia este ofițer la F.B.I.

— Regreți ceva din perioada de navigație?

— Da. Două lucruri bune, care cred că nu se vor mai întoarce niciodată. Mai întâi faptul că înainte de 1989 navele românești erau aprovizionate corespunzător cu bani cash în casierie și niciodată n-am avut sincope, lipsuri, iar echipajul era ca o familie, ne ajutam între noi. În al doilea rând mă doare pe mine, ca și pe ceilalți navigatori, dispariția flotei românești maritime. S-au dus 368 de nave de mare capacitate, care reușiseră ani de zile să ducă peste hotare faima României, purtând - cu drag și respect - la bastonul din pupa, tricolorul românesc.

— Dacă ai mai fi tânăr, ai prefera tot profesia de navigator?

— Desigur. Este o profesie frumoasă pentru care am un deosebit respect. Este profesiunea mea de credință. Deși implică multe greutăți, riscuri și privațiuni, practicăta cu nave sigure, rămâne totdeauna atrăgătoare și utilă. Cu condiția să mai avem o flotă comercială.

— Când spui privațiuni ce ai în vedere?

— Absența îndelungă de acasă, de lângă cei dragi. Din cei 40 de ani de serviciu pe mare, doar trei revelioane și câteva zile de Paște le-am sărbătorit cu familia mea; toate onomasticile le-am petrecut pe mare, cine știe pe ce meridian, dar mă consolam cu faptul că mă aflu în mijlocul echipajului.

Odată mergeam spre India, ocolind Sudul Africii și ne-a prins anul Nou în marș. Am ciocnit și noi un pahar cu vin și am spus: „Noroc! Un gând bun pentru țară și pentru cei dragi, iar pentru noi cei prezenți, vânt din pupa și un pahar cu vin”. Data viitoare când revelionul ne prindea tot în marș, repetam urarea, doar meridianul era altul. Adesea ne bucuram să nu fie furtună sau ploi torențiale care ne putea uda marfa transportată. Au fost destul cazuri când abia, soseam din voiaj și a treia sau a patra zi trebuia să

plecăm iar, trecând pe acasă doar ca un musafir.

— Ce ai mai avea să-mi spui?

— Cred că am discutat destule fapte concrete împreună, iar tu ai avut posibilitatea să analizezi ce am scris eu în acele însemnări fugitive și cam simple, dar văd că ai reușit să tragi unele concluzii.

Cred că ți-am spus cam totul, deși tu ai vrut să știi ce face un echipaj pe parcursul unui voiaj pe mare. Și constat că ai scris mult mai mult.

*

L-am privit cu atenție pe Florică tot timpul cât a vorbit despre mare, despre profesia lui. Am încercat să mi-l închipui cum arăta ca elev și nu mai reușesc să-i conturez fizionomia, deși l-am cunoscut bine, fiind cu doi ani de studii înaintea mea.

Poate este de vină, trecerea anilor care schimbă fizionomia omului? Dar Florică, în perioada școlii era un bărbat tânăr, deci nu avea un obraz care să semene cu o față de pension și totuși, poate figura lui de atunci se suprapune fizionomiei actuale, de bărbat dârz, care inspiră hotărâre și dorință de acțiune, sănătate și forță vitală, un veritabil lup de mare. Ochii lui cenușii, de culoarea oțelului, au văzut spectacolul lumii la el acasă, umblând 40 de ani prin lumea largă; a văzut destule fapte, încă nepovestite și, deși par aspri, te poți înșela. Când vorbește ochii lui capătă o tentă rece, dar treptat devin moi, se încarcă de duioșie și căldură, mai ales atunci când buza de jos se coboară într-un zâmbet larg. Părul lui albit în mare parte este mereu tuns scurt și se termină cu niște perciuni care se prelungesc până mai jos de baza urechilor, unde sunt retezați oblic, cu colțul spre ceafă, după ce încadrează simetric cei doi obraji arămii, proaspăt rași.

Pentru cei care nu l-au cunoscut profund, fac **mențiune** că Florică Simion este de o **sinceritate** dezarmantă. De aceea cred că pentru a ajunge la adevăr el

alege întotdeauna drumul cel mai scurt. Nu folosește cuvinte sofisticate și nu se complică niciodată și, ceea ce este lăudabil, nu practică minciuna, pentru a se scoate el în evidență.

Este tipul omului simplu, direct, sincer și cinstit, care nu-și dezmințe obârșia. Asemenea oameni de caracter erau întâlniți prin satele noastre cu muți ani în urmă. Oare câți vor mai fi astăzi așa ca el, chiar și prin satele noastre?

Domnule Comandant de lungă cursă, Florică Simion, îți doresc multă sănătate și ani mulți împreună cu familia! Să rămâi veșnic tânăr, să te bucuri de viață și să nu-ți schimbi caracterul! Meriți o fotografie lângă tricolorul românesc desfășurat la bastonul din pupa.

Cu respect și drag, Nicolae Dinu

21. XI.2010

xerox 03.05.2011